Itala Fervojisto



Il Ferroviere Italiano

2014 / 12 (2)







Peruĝo: Minimetrò-veturilo kaj la emblemo de la venonta IFK en Kunming (CN)

Perugia: Vagoncino del Minimetrò e il logo del prossimo IFK a Kunming (CN)

Informa Bulteno (por la disvastigo de Esperanto)

Bollettino di Informazione (per la diffusione della lingua internazionale Esperanto)

Quote - Materiali	€
IFEA/IFEF (tutti)	25,00
FEI (ordinario)	28,00
FEI (giovane o familiare)	14,00
DLF (Effettivo, in servizio o pensione)	12,00
DLF (Aderente = familiare)	12,00
DLF (Giovane)	6,00
DLF (Frequentatore)	17,00
Circolo Culturale Gruppo E-o Bologna	8,00
Lessico Ferroviario RailLex	*8,00*
Historio de la Fervojista E.o-Movado	*3,00*
Historio de IFEF 1909-1984	*3,00*
Suplemento al Historio 1984-1999	*3,00*
NomListoj el la Historiaj broŝuroj	*2,50*
Statuto kaj Regularoj IFEF	*1,50*
Catalogo Fondo Librario BO	*4,00*
L'E-o in Emilia Romagna	*7,00*
Ĉu vi deziras korespondi?	*1,00*
Uzo-pretaj korespondaj frazoj	*1,50*
Vivo kaj morto de monunuo	*1,50*
Introduzione alla conoscenza dell'E.o	*3,00*
Distintivi IFEF Insignoj	*2,50*

Prezzi comprese spese postali.
Per minimo 3 copie: il prezzo di 2.
Rivolgersi a Bolognesi Romano:
✉ Via Misa 4, IT-40139 Bologna,
✆ ++39 051 547 247,
💻 <bolognesiromano@alice.it>

La legantoj estas varme invitataj kunlabori per artikoloj, informoj, sugestoj.

La Redakcio

I lettori sono invitati a collaborare inviando articoli, notizie, suggerimenti.

La Redazione

Attenzione: la quota 2014 resta a **25,00** €.
I morosi 2013 versino per i 2 anni 50,00 €.
L'ultimo anno pagato compare sull'invio.
Vedere a lato le possibilità di adesioni e le offerte di pubblicazioni o varie altre cose.
Attenzione: il N-ro Conto Corrente Bancario del Segretario IFEA è il seguente:

Vito Tonillo c/o CARISBO Zola Predosa (BO)

IBAN IT55 P063 8537 1301 0000 0004 536

Rinnovate subito la quota:
l'IFEA potrà così meglio programmare e operare.
Segnalate sempre:
causale, cambio di dati e di indirizzo!

Fate iscrivere un collega, un familiare, un amico, un samideano: dobbiamo crescere in qualità, ma anche in quantità.

La Kasisto

Enhavo

Note di redazione…

Cari *samideani,*
All'inizio di questo numero trovate una descrizione abbastanza dettagliata di un nuovo treno per il trasporto regionale.
Il rinnovo dei mezzi di trasporto per i pendolari è ormai un'emergenza. Speriamo che l'impiego dei "Jazz" diventi diffuso per offrire giusto conforto.
Doveroso omaggio a una ferrovia storica che sentiamo vicina. La "Porrettana" per 70 anni ha sopportato il massimo peso del traffico fra nord e centro-sud, contribuendo ad unificare l'Italia del dopo Risorgimento. Un'opera di alto livello ingegneristico che meraviglia ancora oggi dopo 150 anni. Auguri.
I treni piacciono sempre: incantano i bambini, ma anche i grandi (pensate ai fermodellisti che non cessano mai di fantasticare e di costruire meravigliose ferrovie che realizzano i loro sogni).
Il Minimetrò di Perugia sembra essere un'ottima soluzione per il traffico di una città storica e forse buon esempio per tante altre in cui non sia possibile od opportuno o troppo costoso realizzare più invasive opere strutturali. Si vedrà con l'uso se i risultati saranno conformi alle aspettative di una buona mobilità.
Il poeta Giosuè Carducci (1835-1907) ha vissuto proprio nel tempo della diffusione della ferrovia e anch'egli ne è rimasto colpito e ispirato.
L'inno "A Satana", esaltazione e speranza nel progresso delle popolazioni, mostra una ammirata gratitudine alla forza dirompente della locomotiva, mezzo possente mai visto prima, attribuibile soltanto a un'entità sovrumana.
Per la rubrica sui primati dei trasporti in genere trovate informazioni su i primi motori, i primi mezzi di trasporto e sulle future "auto"-mobili, anche su rotaia.
Come di consueto siete invitati a fermarvi a riflettere, durante qualche breve momento di questa frenetica vita, per gustare i detti latini, i proverbi, gli aforismi, le curiosità più diverse. Per elevare lo spirito ci sono le poesie e per tenere alto … il morale le battute e le vignette.
Questa mescolanza di generi raccoglie consensi perché anche così si dà un'ulteriore prova della grande capacità e duttilità dell'Esperanto nel rendere lo spirito di diversi dialetti, lingue e culture.
Approfondiamo ed esercitiamo sempre la nostra bella lingua su materiale vario.
Non è facile accontentare tutti i gusti e mantenere il giusto equilibrio.
Perciò sono sempre graditi i consigli.
Il prossimo nostro congresso avverrà nel sud ovest della Cina, nella città di Kunming. La delegazione dei colleghi giunta fra noi ci ha invitato caldamente.
Informazioni, schede di adesione e molto di quanto è utile sapere su quel grande paese e sulla città del Congresso lo trovate su "Internacia Fervojisto" e su "Ĉina Fervojisto".
Chissà quante volte avete sognato di visitare l'Estremo Oriente, il Paese di Mezzo: la Cina. Ora non indugiate più: realizzate quel sogno: aderite al 67° Congresso dell'IFEF. □ (*RoBo*)

La Redakcio de "**Itala Fervojisto**" - Informa Bulteno kaj la Estraro de IFEA varme bondeziras Feliĉajn Festotagojn kaj Prosperan Novan Jaron 2015. Partoprenu en la fervojistaj kunvenoj kaj en la tutspeciala IFEF-kongreso en Kunming, en la ĉarma Ĉinio.
Aligilo, Ĉambromendilo, Programo, Instrukcioj, Informoj pri la kongresurbo: vidu en I.F. 2014.06 kaj en aliajn publikaĵojn konsulteblajn rete: www.IFEF.net.

“Jazz” Il nuovo treno regionale

Le Ferrovie dello Stato Italiane e Alstom, a seguito di una gara pubblica, hanno firmato nel 2012 un contratto del valore complessivo di circa 450 milioni di euro per la realizzazione di 70 treni elettrici regionali a un piano, con l’opzione per altri 20 treni e la manutenzione della flotta per 5, 10 o 20 anni. Fanno parte della serie Coradia Meridian Alstom, versioni ETR 324 ed ETR 425, per il mercato italiano.

Il nome del nuovo treno è Jazz, che è stato scelto dai viaggiatori attraverso un sondaggio promosso da Trenitalia sul web.

Jazz è stato realizzato in Italia da Alstom Ferroviaria, nei centri di eccellenza di Savigliano (Cuneo), Sesto San Giovanni (Milano) e Bologna, sulla base delle indicazioni del committente Trenitalia guardando ai più evoluti standard di comfort e accessibilità, così da esaltare la massima fruibilità degli spazi e dei servizi. Obiettivi raggiunti per quanto riguarda l’allestimento interno grazie alle soluzioni messe a punto da “Bertone Stile”.

Anche il design è, dunque, tutto italiano.

Per costruirlo è stato impiegato un team di oltre 350 persone e sono stati utilizzati 85 tonnellate di acciaio, 1070 chili di vernice e 340 m^2 di pellicola antigraffiti per realizzare la livrea.

Jazz è un elettrotreno dotato di quattro motori, può raggiungere i 160 km orari e, grazie alle sue particolari caratteristiche, essere composto in configurazioni differenziate. La sua composizione può infatti variare da 4 a 5 vetture (casse), per una lunghezza massima di 82,2 metri, il numero di posti a sedere è variabile fino a un massimo di 292 (+2 per persone con disabilità) e, se necessario, viaggiare in composizione doppia, aumentando così la sua capacità di trasporto. La composizione a 5 casse è la configurazione base, con più posti a sedere; quella metropolitana (aree più ampie per brevi viaggi in piedi) ha meno posti a sedere; la versione aeroportuale ha spaziose aree destinate ai bagagli. L’arredamento interno può essere riconfigurato secondo le necessità e le esigenze del servizio da svolgere, variando il numero dei posti a sedere e l’ampiezza degli spazi da destinare, ad esempio, al trasporto di biciclette o sci.

Gli equipaggiamenti di Jazz sono tali da garantire livelli di sicurezza e affidabilità paragonabili a quelli dei treni Alta Velocità. L’impianto di video sorveglianza - ogni carrozza è dotata di telecamere interne ed esterne - e i sistemi di comunicazione con il personale di bordo tutelano di continuo la tranquillità dei passeggeri, assicurando un viaggio più sereno. L’ampia visibilità interna, senza “zone d’ombra”, rassicura i passeggeri in orari di minore frequentazione. Le persone con difficoltà motorie, grazie alle pedane retrattili e agli accessi alle carrozze “a raso”, non devono superare dislivelli fra il piano del treno e la banchina.

Jazz è un treno moderno che offre più servizi al viaggiatore:

• prese di corrente a 220 V e predisposizione per Wi-Fi;

• ampi finestrini e un sistema di climatizzazione di ultima generazione;

• ampie bagagliere e zone polifunzionali, attrezzabili per il trasporto di biciclette e sci;

• scritte in braille, monitor, display informativi e altoparlanti distribuiti in ogni vettura.

Jazz ha interni ampi, accessibili e accoglienti che l'architettura "open space" rende ancor più luminosi.

I pavimenti sono ricoperti di gomma navale, con contrasti cromatici nel vestibolo e nelle aree rialzate.

I rivestimenti in ecopelle dei sedili, materiale solido e facile da pulire, sono continui tra schienale e seduta a vantaggio della comodità.

L'attento studio ergonomico assicura il massimo comfort di viaggio e di spostamento all'interno del treno fin dal momento dell'entrata:

• accessibilità facilitata, garantita dal piano ribassato con ingresso a raso e dalle pedane retrattili;

• contenuti livelli di vibrazione e rumore, ottenuti adottando le più avanzate tecniche aereo-acustiche;

• silenziosità garantita anche dall'utilizzo di porte di salita a espulsione e scorrimento;

• ampia spaziosità delle carrozze e dei corridoi per facilitare la mobilità con sedia a rotelle;

• posti a sedere vicini al finestrino più confortevoli, grazie a fiancate perpendicolari fino al pavimento;

• toilette spaziosa e sicura e pienamente fruibile anche per persone con disabilità.

Veloce e con elevata accelerazione, Jazz è stato studiato per ottenere le migliori prestazioni per ogni tipologia di collegamento (suburbano, regionale, interregionale).

Il treno è dotato di telecamere, sulla fiancata e all'interno dei vestiboli, che consentono al macchinista un controllo visivo delle porte e permettono di ottimizzare i tempi di apertura e chiusura.

Inoltre le porte di Jazz sono ampie (1.300 mm) e distribuite uniformemente lungo il convoglio per permettere ai passeggeri, anche con bagaglio, di entrare e uscire con comodità e tempi ridotti.

Jazz è fornito di un sistema di diagnostica integrato di assoluta avanguardia che conferisce al treno eccezionali livelli di affidabilità, in virtù di un costante controllo dell'efficienza di tutti gli apparati sensibili.

Il piano ribassato e continuo e le caratteristiche dei sedili cantilever (a due soli montanti) rendono inoltre più facile, veloce ed efficace il lavoro di pulizia dei pavimenti.

Jazz risponde ai criteri di politica ambientale di Trenitalia: utilizza materiali riciclabili per il 95%, garantisce ridotte emissioni in atmosfera di CO2 e si distingue per i bassi consumi energetici.

Inoltre l'illuminazione per i passeggeri è a led, con taratura automatica in funzione della luce esterna, e i sistemi di climatizzazione sono regolati anche in funzione del numero di persone presenti nelle carrozze. □



"Jazz" in cifre

Composizione flessibile	4 e 5 casse
Riconfigurabilità di composizione e allestimenti	su tutti i treni in servizio commerciale
Accoppiabilità convogli	fino a 2 complessi senza alcuna limitazione
Lunghezza carrozze	da 67,55 m a 82,2 m
Larghezza carrozze	2.950 mm
Posti a sedere	fino a 292 + 2 HK + 15 strapuntini
Posti totali	471 viaggiatori (2 posti HK) nella composizione standard a 5 casse
Superficie a piano ribassato (solo area posti in piedi)	44,8 m^2
Porte	5 per lato
Ampiezza porte	1.300 mm
Trazione	2 veicoli motore
Motori	4
Tensione di alimentazione	3 kV e 1,5 kV cc
Velocità massima commerciale	160 km/h
Accelerazione massima all'avviamento	a 3kV = 0,846 m/s^2; a 1,5kV = 0,815 m/s^2
Illuminazione interna	tecnologia a led
Altezza dalla piattaforma	600 mm

"Jazz" kvante

Fleksebla trajnformado	4 aŭ 5 vagonkestoj
Konformiĝo ekipaĵoj internaj, eksteraj	Sur ĉiuj traino en komerca servo
Kuplilebleco de vagonaroj	Ĝis 2 vagonkombinaĵoj sen iu ajn limigo
Vagonlongo	de 67,55 m ĝis 82,2 m
Vagonlarĝo	2.950 mm
Sidlokoj	Ĝis 292 + 2 HK + 15 klapseĝoj
Totalaj sidlokoj	471 (2 HK) en la standarda versio 5 vagonkestoj
Surfaco je malaltigita plataĵo (nur areo starantaj lokoj)	44,8 m^2
Pordoj	5 poflanko
Vasteco pordoj	1.300 mm
Trakcio	2 motorvagonoj
Motoroj	4
Kurenta proviztensio	3 kVkaj 1,5 kV cc
Maksimuma komerca rapido	160 km/h
Maksimuma startakcelo	je 3kV= 0,846 m/s^2; je 1,5kV= 0,815 m/s^2
Lumigado interna	Teknologio lumdiodo
Alteco el la platformo	600 mm

“Jazz” Nova motorvagono por regiona trafiko

La Itala Ŝtata Fervojo kaj Alstom-Kompanio, post publika adjudika konkurso, subskribis en la jaro 2012 kontrakton el la suma valoro de ĉirkaŭ 450 milionoj da eŭroj por realigi 70 elektrajn unuetaĝajn motorvagonojn por regiona servo, kun la opcio mendi aliajn 20 motorvagonojn kaj por la bontenado de la vagonaro dum 5, 10 aŭ 20 jaroj. Ili estas parto de la serio “Coradia Meridian” el Alstom Kompanio, versioj ETR 324 kaj ETR 425, por la itala merkato.

La nomo de la nova motorvagono estas “Jazz”, kiu estis elektita fare de la vojaĝantoj pere de reta sondado proponita de“Trenitalia”.

Jazz estas realigita en Italio de Alstom Fervoja, en la superaj centroj en *Savigliano* (Cuneo), *Sesto San Giovanni* (Milano) kaj *Bologna*, surbaze de la indikoj de la mendinto “Trenitalia” rigardante la plej evoluitajn standardojn pri konforto kaj enirebleco, tiamaniere ekzaltante la maksimuman utiligon de la spaco kaj de la servoj. La obiektivoj pri la interna ekipado estis atingitaj, danke al la finpretigaj solvoj de la entrepreno “Bertone Stile”.

Ankaŭ la dezajno estas, do, tute itala.

Por la konstruado estis dungita teamo kun pli ol 350 personoj kaj estis utiligitaj 85 tunoj da ŝtalo, 1070 Kg da verniso kaj 340 m^2 da kontraŭsgrafita vernisa tavoleto por realigi la livreon.

Jazz estas motorvagonkombinaĵo ekipita per kvar motoroj. Ĝi povas atingi rapidecon de 160 km/h kaj, danke al siaj specifaj karakterizaĵoj, povas esti diversmaniere kunmetita. Ĝia kompostado povus fakte varii inter 4 ĝis 5 vagonkestoj, ĝis maksimuma longo de 82,2 m, la nombro da sidlokoj estas ŝanĝebla ĝis la maksimuma kvanto de 292 (+2 por la handikapuloj) kaj, se necese, ĝi povus veturi duoble, pli altigante ĝian transportkapaciton. La trajnformado je 5 vagonkestoj estas la baza strukturo, kun pli da sidlokoj; la metroa versio (pli vastaj areoj por mallongaj starantaj veturadoj) havas malplimulte da sidlokoj; la flughavena versio estas spacohava por la kofroj. La interna ekipaĵo povas esti readaptita laŭ necesoj kaj servokaŭzoj, ŝanĝante la nombron de la sidlokoj kaj la spacon je dispono, ekzemple, por la transporto de bicikloj aŭ skioj.

La ekipaĵoj de Jazz estas tiaj por garantii nivelojn de sekureco kaj konfideblo kompareblaj al tiuj de la Grandrapidaj motorkombinaĵoj. La instalaĵo pri videogardado - ĉiuj vagonoj estas ekipitaj per telekameraoj interne kaj ekstere - kaj la komunikad-sistemoj kun la trajna personaro daŭre defendas la trankvilecon de la pasaĝeroj, garantiante serenecan veturadon. La vasta interna videblo, sen “ombro-zonoj”, trankviligas la vojaĝantojn dum horoj kun malpli da frekventado. La personoj kun malbonmoveblecoj, danke al la entirebla piedbreto kaj al la kajnivelaj vagonpordoj, ne devas superi malsamajn nivelojn inter la plataĵo de la vagono kaj la pasaĝerkajo.

Jazz estas moderna vagonaro, kiu ofertas pli da servoj al la vojaĝantoj:

- kurentkontaktilojn je 220 V kaj antaŭarangôn por Wi-Fi-konekto;
- vastajn fenestretojn kaj klimatizadsistemon el lasta generacio;
- vastajn bagaĝujojn kaj plurfunkciantajn zonojn, ekipeblajn por trasporto de bicikloj kaj skioj;
- brajlajn skribaĵojn, monitorojn, infor-

majn ekranojn kaj laŭtparolilojn distribuitajn en ĉiuj vagonoj.
Jazz havas vastajn internojn, enireblajn kaj komfortajn kies arkitekturo "malfermita spaco" (*open space*) plibonigas lumigadon.
La plankoj estas kovritaj per ŝip-kaŭĉuko, kun kromataj kontrastoj en la vagonvestiblo kaj en la plialtnivelaj areoj.
La tegaĵo el ekoledo de la sidlokoj, materialo solida kaj facile purigebla, estas kontinua inter la dorsapogilo kaj la siduĵo tute avantaĝe de la komforto.
La zorgema ergonomia studado garantias la maksimuman vojaĝkomforton kaj facilan moveblecon interne de la vagonoj ekde la enira momento:

• faciliga enireblo, garantiata de la malaltigita plataĵo kun enirnivela traireĵo kaj de la entireblaj piedbretoj;
• limigitaj niveloj pri vibrado kaj bruo, akiritaj danke al la utiligo de la plej avanaj teknikoj aer-akustikaj;
• silenteco garantiata ankaŭ per la uzado de elpuŝa kaj elŝova enirpordoj;
• vasta spaco de la vagonoj kaj de la koridoroj por faciligi la moveblon per rulseĝoj;
• sidlokoj apud la fenestretoj pli komfortaj, danke al la orteco de la muroj ĝis la planko;
• necesejo spacohava kaj sekura plenuzebla ankaŭ de la personoj malbonmoveblaj.

Rapida kaj kun alta akcelo, Jazz estis projektita por atingi la plej bonajn performancojn je ĉiu kunliga tipologio (suburba, regiona, interregiona).
La vagonaro estas ekipita per telekameraoj, sur la ekstera flanko kaj interne de la vagonvestibloj, kiuj permesas al la kondukisto vidan kontrolon de la pordoj kaj la optmizadon de la tempodaŭro dum malfermo kaj fermo.



Plue la Jazz-pordoj estas vastaj (1.300 mm) kaj dislokitaj uniforme laŭlonge de la vagonaro, kiuj permesas al la pasaĝeroj, ankaŭ kun bagaĝoj, eniri kaj eliri komforte kaj rapide.
Jazz estas ekipita per diagnostika integrata sistemo de absoluta avangardo, kiu donas al la trajno eksterordinarajn nivelojn pri fidinteco, pro konstanta kontrolefikeco de ĉiuj sentivaj aparatoj.
La plataĵo malaltigita kaj kontinua kaj la karakterizaĵoj de la sidlokoj tipo "cantilever" (kun nur du fostoj) rapide kaj efike pli faciligas la purigan laboron de la plankoj.
Jazz respondecas al la kriterioj pri media politiko de Trenitalia: ĝi uzas 95% renoveblajn materialojn, garantias malaltajn eligojn de CO_2 en la atmosferon kaj distingiĝas pri malaltaj energidonaj konsumoj.
Krome, la lumigado estas dioda, kun aŭtomata kontrolmezurado kompare kun la esterna lumo, kaj la klimatizadsistemoj estas reguligataj ankaŭ proporcie al la nombro de la ĉeestantaj personoj en la vagonoj. □

150 anni della "Porrettana"

La ferrovia transappenninica Porrettana celebra quest'anno il suo 150° anniversario, l'inaugurazione risale infatti al 2 novembre 1864.

Il primo progetto fu proposto nel 1845 da Bartolomeo, Pietro e Tommaso Cini di San Marcello Pistoiese, imprenditori illuminati della montagna.

Esso fu sostenuto anche da Camillo Benso conte di Cavour; il 1° maggio 1846, scriveva su una rivista francese; " … fra le possibili linee da costruire in Italia ce n'è una soprattutto che non esitiamo a definire d'importanza commerciale e politica di primo piano, cioè la via ferrata Firenze-Bologna".

Fu però dopo l'elezione di papa Pio IX che fu possibile la sua realizzazione.

Col nuovo papa il governo austriaco avviò contatti diplomatici che portarono nel 1851 alla firma della convenzione di Roma fra: l'Impero d'Austria, i ducati di Parma e di Modena, lo Stato Pontificio e il Granducato di Toscana. Essa prevedeva una Ferrovia Centrale Italiana, con i due rami importanti: la Piacenza-Bologna e la Bologna-Pistoia, che si sarebbe congiunta alla rete toscana.

Dal 1856 al 1859 fu costruita la prima linea, che fu ereditata dal nascente Regno d'Italia, dai cinque Stati firmatari delle convenzioni del 1851 e del 1856.

Il suo prolungamento in Toscana era già progettato, ma i lavori erano solo parzialmente iniziati.

Il progetto dell'intera linea fu realizzato, mettendo in campo grandissime capacità tecniche, dal francese Jean Louis Protche (1818-1886) e da un gruppo di ingegneri francesi e italiani, che proposero soluzioni molto innovative, come quella delle gallerie elicoidali, tanto importanti che trovarono in seguito applicazioni nelle linee transalpine.

La linea, che prese il nome dalla località termale di Porretta, fu completata nel 1864, ormai nel neonato Regno d'Italia, e fino al 1934, anno dell'apertura della "Direttissima" tra Firenze e Bologna, essa ha rappresentato l'asse portante delle comunicazioni nord-sud d'Italia e con tutta l'Europa ed ancora oggi è un'infrastruttura indispensabile per la vita delle comunità della montagna tosco-bolognese.

La Biblioteca Comunale "Archiginnasio", in collaborazione con il Gruppo di Studi Alta Valle del Reno, grazie alla esposizione di disegni, libri e fotografie provenienti in gran parte dall'archivio del suo progettista Jean Louis Protche (1818-1886), propone una riflessione sulla storia e l'importanza di questa ferrovia nel centocinquantesimo anniversario della sua apertura.

La strada ferrata transappenninica venne aperta fino a Vergato nel 1862, poi a Pracchia nel 1863, con la partecipazione del re Vittorio Emanuele II, regnante da soli due anni, e nel 1864 fino a Pistoia.

Il 9 settembre era caduto l'ultimo diaframma della galleria dell'Appennino e solo due mesi dopo, il 2 novembre, tutta la ferrovia veniva inaugurata.

Al tempo fu un'opera di portata enorme, con le sue 47 gallerie e i 35 ponti e viadotti, per una lunghezza totale di 99 km.

Il tratto più difficile risultò quello tra Pracchia e Pistoia, dove in 26 km venne superato un dislivello di 550 metri.

Le tre gallerie più lunghe risultarono quelle dell'Appennino (2725 m), di Pian di Casale (2621 m) e del Signorino (1753 m).



I viadotti più imponenti furono costruiti con tre ordini di arcate nella valle del fiume Ombrone Pistoiese, al modo degli antichi acquedotti romani.
Il più alto risultò quello di Fabbricaccia (53,50 m), seguito da quello di Fabbrica (48 m) e da quello di Piteccio (47 m).
Il più lungo fu quello di Piteccio (183 m), seguito da quelli di Fabbrica (171 m) e di Fabbricaccia (148 m).
I viadotti di Sammommè e del Grazzini, oggi chiamato delle Svolte, vennero invece realizzati ad archi semplici.
Il ricordo è stato celebrato organizzando due treni storici incontratisi a Pracchia il 29/11/2014, in previsione della riapertura dopo 11 mesi dai danni di una frana. □


Divenu kion vi ricevos donace!

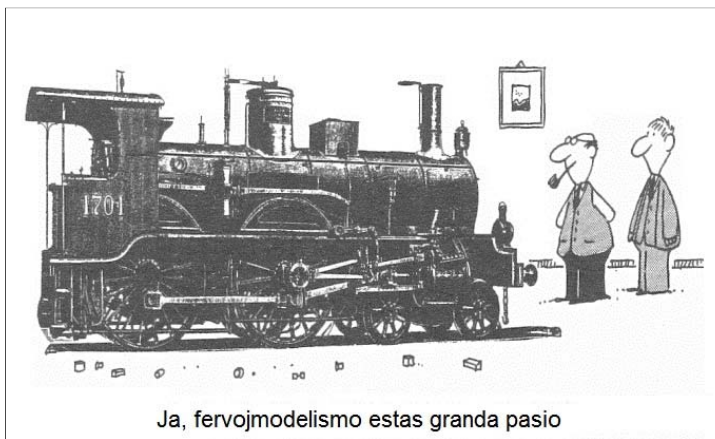
“Porrettana” 150-jaraĝa

La fervojo “Porrettana” ĉi-jare festas sian 150-an inaŭguran datrevenon, je la 2-a de Novembro 1864.
La unua projekto estis proponita en 1845 de Bartolomeo, Petro kaj Tomaso Cini el San Marcello Pistoiese, iluminitaj montaraj entreprenistoj.
Ĝi estis subtenata ankaŭ de Grafo Camillo Benso el Cavour, kiu la 1-a de Majo 1846 skribante por franca revuo: “ … inter la konstrueblaj linioj en Italio ekzistas speciale unu, kiun mi ne hezitus difini esti de unuranga komerca kaj politika graveco, nome la fervojo Firenze-Bologna”.
Tamen, tio eblis post la elekto de papo Pio IX. Kun la nova Papo, la aŭstria registaro komencis diplomatiajn kontaktojn, kiuj kondukis en 1851 al la Roma-Konvencio fare de: Aŭstra Imperio, Duklandoj de Parma kaj Modena, Papa Ŝtato kaj Grandduklando Toskanio. Ĝi antaŭvidis la konstruon de Centra-Itala Fervojo, kies du plej gravaj branĉoj: Piacenza-Bologna kaj Bologna-Pistoia, por kuniĝi kun la toskania fervoja reto.
De 1856 ĝis 1859 estis konstruita la unua, kiuj iĝis heredaĵo de la naskiĝinta Reĝlando de Italio, fare de la kvin subskribintaj ŝtatoj de la konvenciojn en 1851 kaj 1856.
La daŭrigo al Toskanio estis jam planita, sed la vorkoj komenciĝis nur parte.
La projekto de la tuta linio estis realigita, danke al la enormaj teknikaj kapabloj de la franco Jean Louis Protche (1818-1886) kaj grupo de francaj kaj italaj inĝenieroj, kiuj proponis pionirajn solvojn, kiel ekzemple sinuajn tunelojn, tiom gravaj, ke ili poste trovis aplikojn

en transalpaj fervojaj linioj.
La linio, kiu devenis sian nomon de la kuracloko Porretta, estis kompletigita en 1864, jam en la novnaskita Reĝlando Italio, kaj ĝis 1934, la jaro de la malfermo de "Direttissima" (rektega) inter Florenco kaj Bolonjo, ĝi estis la spino de la konektoj nordo-sudo de Italio kaj al la tuta Eŭropo kaj ĝi estas ankoraŭ nemalhavebla infrastrukturo por la vivo de la komunumoj de la toskanaj-bolonjaj montoj.
La Urba Biblioteko "Archiginnasio", kunlabore kun la Studgrupo de Alta Valo de la rivero Reno, danke al ekspozicio de desegnaĵoj, libroj kaj fotoj, plejparte el la arkivo de ĝia projektisto Jean Louis Protche, proponas pripensadon pri la historio kaj la graveco de tiu fervojo okaze de la cent kvindeka datreveno de ĝia malfermo.
La fervojo estis inaŭgurita ĝis Vergato en 1862, ĝis Pracchia en 1863 kun la partopreno de Reĝo Vittorio Emanuele II, reganta nur de du jaroj, kaj en 1864 ĝis Pistoia.
La 9-an de Septembro falis la lasta muro de la galerio Appenino kaj nur du monatojn poste, la 2-an de novembro, la tuta fervojo estis inaŭgurita.
Tiam ĝi estis gravega vorko, kun 47 tuneloj kaj 35 pontoj kaj viaduktoj, sume longaj 99 km. La plej malfacila parto estis tiu inter Pracchia kaj Pistoia, laŭ kiu en 26 km oni superis 550 metran niveldiferencon.
La tri pli longaj tuneloj estis Appenino (2725 m), Pian di Casale (2621 m) kaj Signorino (1753 m).



La plej imponaj viaduktoj estis konstruitaj kun tri vicoj de arkadoj en la valo de la rivero pistoja Ombrone, maniere de la antikvaj romjaj akveduktoj.
La plej alta el ili estis Fabbricaccia (53,50 m), poste Fabbrica (48 m) kaj Piteccio (47 m).
La plej longa estis Piteccio (183 m), poste Fabbrca (171 m) kaj Fabbricaccia (148 m).
La viaduktoj Sammommè kaj Grazzini, hodiaŭ nomata Svolte, anstataŭe estis realigitaj unuarke.
La 150-a rememoro estis celebrita organizante du historiajn trajnojn, kiuj rendevuis en Pracchia je la 29/11/2014, antaŭvide de remalfermo post 11 monatoj pro la damaĝoj de terfalo. □



Ja, fervojmodelismo estas granda pasio

Sistema di trasporto Minimetrò a Perugia

Il Minimetrò è il sistema di trasporto automatico su rotaia, con trazione a fune (detto anche *people mover*) per la movimentazione di persone, costruito nella città di Perugia. L'impianto di mobilità alternativa si sviluppa lungo un'unica linea per una lunghezza complessiva di 4 km. Collega la periferia ovest della città con il centro storico, interscambiandosi con la ferrovia alla altezza della stazione di Fontivegge.

Il sistema Minimetrò è stato realizzato dalla Leitner Ropeways S.p.A. di Vipiteno (BZ). L'impianto è un sistema ettometrico del tipo *people mover*. Si tratta in pratica di una funicolare, ma presenta caratteristiche originali e innovative.

Le 25 vetture, lunghe circa 5 metri e con capienza massima di 20 persone, si muovono a spola fra le stazioni estreme effettuando le 5 fermate intermedie, circolando su due binari paralleli. Possono essere impiegate vetture in numero variabile a seconda delle esigenze di capacità. Percorrono un binario formato da guide metalliche e sono dotate di ruote gommate sia con asse orizzontale che verticale, rispettivamente portanti e di guida laterale.



Le vetture vengono trainate da una fune alla velocità costante di 25 km/h (circa 7 metri al secondo). Nelle stazioni, ogni veicolo fermo viene avviato e accelerato mediante un ulteriore sistema di ruote gommate ad asse verticale (installate nell'infrastruttura e non nei veicoli) mosse da cinghie, infine agganciato alla fune mediante un meccanismo di ammorsamento automatico.

In corrispondenza delle fermate successive avviene uno sganciamento, il rallentamento e l'arresto. Al termine del tempo di fermata lo schema riparte come sopra illustrato. Nelle stazioni terminali una piattaforma rotante inverte il senso di marcia.

Non è previsto personale a bordo essendo un sistema completamente automatizzato. La frequenza minima è inferiore al minuto, media di 2'30". Il tracciato si sviluppa parte su viadotto e parte in galleria (sotto al centro storico) con andamento sia orizzontale che pendente.

Le stazioni lungo la linea sono sette.

Pincetto: 01 La stazione è il terminale di partenza del Minimetrò, serve il centro storico perugino, raggiungibile tramite percorsi meccanizzati e ascensori. Ci sono i motori del Minimetrò e la piattaforma girevole per l'inversione del senso di marcia delle vetture.

Cupa: 02 La stazione è sotterranea, la presenza del parcheggio della Cupa po-

ne la stazione al servizio della parte di centro storico.

Case Bruciate: 03 La stazione è dotata di passerelle pedonali e sistemi meccanizzati.

Fontivegge: 04 A breve distanza dalla stazione FS, e di un'area densamente abitata, con centri direzionali, poli amministrativi, istituti scolastici e numerose attività commerciali.

Madonna Alta: 05 **N**el suo raggio di azione si trovano scuole, uffici pubblici, studi professionali e aree commerciali.

Cortonese: 06 È una stazione di interscambio con alcune linee di autobus di Umbria Mobilità.

Pian di Massiano: 07 Il terminal di valle dell'impianto è dotato di un grande parcheggio da 3000 posti (a disposizione anche dello stadio) dove avviene l'interscambio fra auto, autobus del trasporto pubblico e pullman turistici. Sono presenti, inoltre, nei sotterranei della stazione, l'officina e il magazzino delle vetture.

Storia.

Il progetto iniziale risale ai primi anni novanta, ma la storia del Minimetrò ha inizio soltanto nell'aprile del 1998, quando il comune di Perugia, nell'ambito di un programma di mobilità alternativa per la città, decide di costituire la Minimetrò S.p.A., società con il compito di progettare, realizzare e gestire una metropolitana leggera di superficie, su sede propria, per collegare la zona di Pian di Massiano (periferia della città) con quella di Monteluce (centro).

Dopo vari cambiamenti e ripensamenti, nel 2001 arrivano il nullaosta definitivo dal Ministero dei Trasporti e dal Comune, per quanto concerne sicurezza, opere e impianti civili; cosa che permette di iniziare con l'esproprio delle aree interessate dai cantieri dei lavori.

Nell'ottobre del 2002 la Minimetrò S.p.A. approva il progetto definitivo del Minimetrò, che però subirà ancora qualche modifica per meglio adattarlo al contesto urbano che lo circonderà.

Nel 2003 hanno inizio i lavori di costruzione che si concluderanno 5 anni più tardi, nel gennaio del 2008. L'intero progetto ha avuto un costo finale di 98 milioni di euro, IVA esclusa. Il costo giornaliero di funzionamento e manutenzione ammonta a circa 25.000 euro.

La direzione artistica del progetto Minimetrò è stata affidata a Jean Nouvel. L'architetto francese ha disegnato le stazioni lungo la linea, proponendo soluzioni stilistiche che s'inserissero facilmente e armonicamente nel contesto ambientale che circonda il percorso del peoplemover, unendo l'utilizzo degli elementi naturali presenti fuori dalle stazioni con materiali che garantissero la massima trasparenza e visibilità.

Il 29/01/2008, giorno di San Costanzo (uno dei tre santi patroni di Perugia), è avvenuta l'inaugurazione dell'opera, la prima del genere in Italia. Alla presenza delle maggiori autorità comunali, regionali e nazionali, dell'architetto Jean Nouvel, autore del progetto, e dei sindaci delle città gemellate con Perugia, una folla di più di 30.000 persone ha potuto per la prima volta salire a bordo di questo innovativo mezzo di trasporto.

Durante la prima settimana di esercizio (febbraio 2008), le misurazioni hanno mostrato che circa 10.000 persone al giorno sono transitate attraverso le scale mobili della stazione Pincetto del Minimetrò.

Il progetto originario del 1998 prevedrebbe anche il collegamento del Pin-

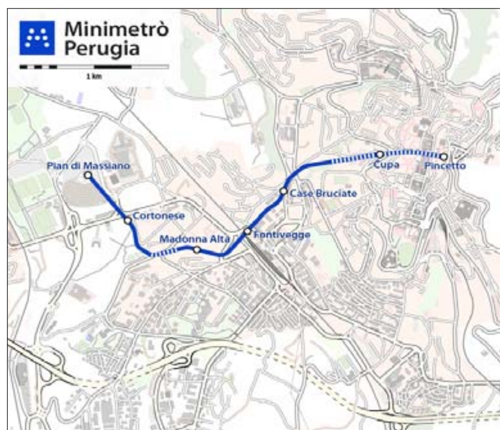
cetto al quartiere di Monteluce e alla stazione FCU di Sant'Anna, attraverso un tratto interamente sotterraneo.
Le critiche non sono mancate; da segnalare che fin dagli inizi il progetto è stato accompagnato da numerose polemiche, riguardo all'utilità di una simile opera per una città relativamente "piccola" come Perugia e, soprattutto, a proposito dell'inquinamento acustico che sarebbe causato dal passaggio delle vetture nelle vicinanze di alcune abitazioni. Durante il funzionamento, anche in assenza del passaggio delle vetture, lo scorrimento della fune di traino sulle pulegge genera un fruscio continuo udibile a bassa frequenza acustica.

8 argomenti molto convincenti.

1) Tracciato di linea inimitabile: il Minimetrò supera grandi pendenze e dislivelli e permette raggi di curvatura minori di qualsiasi altro mezzo di trasporto, per cui abbisogna di minor spazio.

2) Fascino e comfort straordinari: non è più necessario che i passeggeri memorizzino gli orari di partenza, perché i veicoli partono continuamente, a intervalli fissi, in caso di necessità anche molto brevi tra loro.

3) Dimenticare il traffico: un Minimetrò dispone sempre di una via di corsa dedicata e arriva puntuale anche quando sulle strade il traffico è bloccato.





4) Efficienza energetica esemplare: un argano centrale con ridondanza di tutti i componenti principali muove tutti i veicoli presenti in linea; in caso di frenata il motore agisce da generatore, recuperando energia che viene immessa nuovamente in rete.

5) Consumo energetico flessibile: adattando il numero di veicoli in linea al numero dei passeggeri è possibile ottimizzare il consumo energetico in ogni situazione, risparmiando così moltissima energia.

6) Ridotti costi del personale: le cabine e i veicoli fino a 50 persone non necessitano di personale di vettura e contribuiscono così ad abbassare i costi di esercizio.

7) Grande portata: fino a 8.000 persone all'ora per direzione di marcia, con una velocità che può arrivare a 14 m/s (circa 50 km/h): un risultato che si commenta da sé.

8) Spese di costruzione contenute: il Minimetrò richiede costi di investimento e di gestione più bassi di qualunque altro sistema di trasporto. □

Transport-Sistemo“Minimetroo”en Perugia

“Minimetrò” estas la sistemo de aŭtomata surrela transporto, kablotrakcia (nomata ankaŭ *people mover*) por la movado de homoj, konstruita en la urbo Perugia. La alternativa instalaĵo por movebleco etendiĝas laŭlonge de unusola linio por entute 4 km. Ĝi konektas la okcidentan periferion de la urbo kun la historia urbocentro, interŝanĝante kun la fervojo proksime de la stacio “Fontivegge”.

La sistemo de Minimetrò estis funkciigita de la firmao “Leitner Ropeways SpA” de Vipiteno (Sterzing, BZ). La instalaĵo estas hektometria tipo “*person-moveblo*”. Tiu estas esence kablotramo, sed ĝi montras originalajn kaj pionirajn karakterizaĵojn.

La 25 vagonoj, longaj ĉirkaŭ 5 metrojn kun maksimuma kapacito ĝis 20 homoj, veturas navedmaniere inter la ekstremaj stacidomoj servante 5 haltejojn, cirkulantaj sur du paralelaj trakoj. Povas esti uzataj vagonoj laŭ varia nombro depende de la kapacitaj necesoj. Ili trairas fervojajn metalajn trakojn ekipitajn per pneŭmatikaj radoj kun kaj horizontalaj kaj vertikalaj aksoj, respektive kiel portantaj kaj flankaj gvidiloj.

La vagonoj estas trejnitaj perŝnure je la konstanta rapido de 25 km/h (ĉirkaŭ 7 metroj po sekundo). En la stacioj, ĉiu haltigita veturilo estas startigita kaj akceligita de kroma sistemo de kaŭĉukaj radoj kun vertikala akso (instalitaj ĉe la infrastrukturo kaj ne en la veturiloj) movataj per rimenoj, fine kuplita al la ŝnuro per aŭtomata makzela mekanismo.

Je la fino de la alto-tempo la agadsinsekvo restartas denove kiel supre dirite. En la finaj stacioj turniĝanta platformo inversigas la veturdirekton.

Oni ne antaŭvidas entrajnan personaroNĉar la sistemo estas tute aŭtomata. La minimuma frekvenco estas malpli ol unu minuto, la averaĝa de 2’30". La itinero kuras parte sur viadukto kaj parto en tunelo (sub la malnova urbo) kun nivelo kaj horizontala kaj dekliva.

La stacioj de la linio estas sep.

Pincetto: 01 La stacidomo estas la starta stacio de Minimetrò; ĝi servas la historian centron de Perugia, kaj estas atingebla pere de irvojoj mekanizitaj kaj liftoj. Tie ĉi estas instalitaj la metroaj motoroj, kaj la turnoplato por la inversigo de la direkto de la veturiloj.

Cupa: 02 La stacidomo numero estas subtera, la ĉeesto de la parkado “Cupa” metas la stacidomon je la servo de la plej malnova urboparto.

Case Bruciate: 03 La stacio estas ekipita kun piedirantaj koridoroj kaj mecanizitaj sistemoj.

Fontivegge: 04 Ĝi estas proksime de la fervojastacio FS, kaj de dense popolita areo, kun direkciaj kaj administraj centroj, altlernejoj kaj multaj komercejoj.

Madonna Alta: 05 En ties teritorio estas lernejoj, publikaj oficejoj, profesiaj oficejoj kaj komercaj areoj.

Cortonese: 06 Ĝi estas interŝanĝa stacio kun iuj buslinioj de la regiona kompanio “Umbria Movebleco”.

Pian di Massiano: 07 Ĝi estas la vala finstacio kaj estas ekipita per granda parkejo kun 3000 lokoj (ankaŭ je dipono de la stadiono) kie estas la interŝanĝo inter aŭtoj, urbaj publikaj kaj turismaj busoj. Ekzistas ankaŭ, en la kelo de la stacidomo, uzino kaj magazeno de la vagonetoj.

Historio.

La origina projekto datiĝas de la fruaj naŭdekaj jaroj, sed la historio de Minimetrò komenciĝas nur en aprilo 1998, kiam la komunumo de Perugia, en programo de alternativa movebleco por la urbo, decidis starigi la kompanion “Minimetrò SpA”, kun la tasko de projekti, konstrui kaj funkciigi malpezan surfacan fervojon, sur propra irvojo, por konekti la areon *Pian di Massiano* (antaŭurba parto) kun tiu de *Monteluce* (centro).

Post pluraj ŝanĝoj kaj repripensoj, en 2001 venis la fino permeso de la Ministerio pri Transportoj kaj de la Komunumo, rilate sekurecon kaj civilajn konstruojn; kio permesis komenci kun eksproprietigo de la areoj tuŝitaj de la laborkonstruejoj. En oktobro 2002 la Minimetrò S.p.A. aprobis la finan projekton, kiu tamen ricevis kelkajn modifojn por pli bone adaptiĝi al la urba ĉirkaŭa kunteksto.

En 2003 komenciĝis la konstrulaboroj, kiu estis kompletigitaj kvin jarojn poste, en januaro 2008. La tuta projekto kostis ĝis 98 milionoj da eŭroj, sen IVA-imposto. La ĉiutaga kosto por funciado kaj bontenado estas ĉirkaŭ 25.000 Eŭroj.

La arta direkcio de la projekto Minimetrò estis konfidita al Jean Nouvel. La franca arkitekto desegnis la stacidomojn de la linio, proponante stilajn solvojn, kiuj facile kaj harmonie adaptiĝis en la medio kiu ĉirkaŭas la metroan vojon, kombinante la uzon de la naturaj elementoj ekster la stacidomoj kun materialoj, kiuj povus garantii maksimuman travideblecon kaj videblecon.

La 29-an de Januaro 2008, la tago de Sankta *Costanzo* (unu de la tri sanktaj patronoj de Peruĝo), okazis la inaŭguro de la vorko, la unua tia en Italio. En la ĉeesto de la plej elstaraj urbaj, regionaj kaj naciaj aŭtoritatuloj, la projektaŭtoro arkitekto Jean Nouvel, kaj la urbestroj de la ĝemelitaj urboj, homamaso de pli ol 30 mil homoj povis unuafoje envagoniĝi en ĉi tiun novigan transportilon.

Dum la unua semajna servo (februaro 2008), mezuroj montris ke proksimume 10 mil homoj ĉiutage transiris la ŝtuparojn de la metroa stacidomo Pincetto.

La originala projekto 1998 antaŭvidis ankaŭ kunligojn di Pincetto al kvartalo Monteluce kaj al la stacidomo FCU Sankta Anna, tra subtera vojo.

La kritikoj ne mankis; notu ke jam de la komenco la projekto estis akompanata de multnombraj diskutadoj, rilate la utileco de tia vorko en relative "malgranda" urbo kiel Perugia kaj, ĉefe, de la polucia bruo kaŭzata de la veturo de la vagonoj proksime de iuj domoj. Dum la funkciado, eĉ dum veturila foresto, ŝovado de la trejnŝnuro sur la pulioj generas siblantan, kontinue aŭdeblan sonon je malalta akustika frekvenco.

8 Tre konvinkaj argumentoj.

1) Linio neimitebla: Minimetrò superas krutajn deklivojn kaj nivelgradientojn kaj permesas pli malgrandaj fleksradiusoj ol ajna alia transportilo, pro tio ĝi bezonas malpli da spaco.

2) Ĉarmo kaj eksterordinara komforto: ne plu necesas ke la pasaĝeroj enmemorigas la horarojn, ĉar la veturiloj foriras senĉese post difinitaj intervaloj, laŭnecese ankaŭ tre mallongaj inter ili.

3) Forgesi la trafiko: Minimetrò havas je dispono ĉiam apartan vojon kaj ĝi alvenas ĝustatempe eĉ kiam surstrate la trafiko estas blokita.

4) Ekzempla energia efikeco: centra argano kun redundo de ĉiuj ĉefaj komponantoj movigas ĉiujn veturilojn sur la linio; kiam la motoro bremsas ĝi agas

Tipo	Servizio ferroviario suburbano
Città	Perugia
Inizio	Pincetto
Fine	Pian di Massiano
Apertura	2008
Gestore	Minimetrò S.p.A.
Mezzi utilizzati	25
Stazioni e fermate	7
Lunghezza	4 km
Distanza media tra stazioni	667 m
Velocità	25 km/h
Passeggeri al giorno	9.900
“ all’anno	3.285.000

Tipo	Fervoja servo suburba
Urbo	Perugia
Komenco	Pincetto
Fino	Pian di Massiano
Malfermo	2008
Mastrumanto	Minimetrò S.p.A.
Veturiloj uzataj	25
Stacioj kaj haltejoj	7
Longo	4 km
Distanco averaĝa inter du stacioj	667 m
Rapideco	25 km/h
Pasaĝeroj tage	9.900
“ jare	3.285.000

kiel generatoro, reakirante energion, kiu revenas en la reton.

5) Energia konsumo fleksebla: adaptante la kvanton de la veturiloj sur la linio al la nombro de la pasaĝeroj eblas optimizi la konsumon de energio en ĉiu situacio, tiel ŝparante multan energion.

6) Reduktitaj perpersonaraj kostoj: la ŝnurfervojaj veturiloj ĝis 50 homoj ne bezonas personaran ĉeeston kaj tiel ili kontribuas al malaltigo de la mastrumaj kostoj.

7) Granda transportkapablo: ĝis 8.000 pasaĝeroj por horo po direkto, kun rapido ĝis 14 m/s (50 km/h): rezulto kiu parolas por si mem.

8) Limigitaj konstruaj kostoj: Minimetrò postulas investajn kaj mastrumajn kostojn pli malaltajn ol ajnan alian transportsistemon. □



A Satana

Agli inizi delle ferrovie si temeva che la sferragliante corsa delle locomotive potesse ferire l'innocenza del paesaggio, con i fumi e frastuoni del *"bello e orribile mostro"* di cui parla Carducci in una delle più note liriche non casualmente chiamato l'inno *"A Satana"*.
La semantica dell'inno è evidente: la ragione viene simbolizzata con il progresso, attraverso la macchina, la quale, così, di per sé, diventa garanzia di miglioramento sociale.
Scritta nel settembre del 1863, a 3 anni dalla nascita dell'Italia; la capitale è Firenze e lo sarà sino al 1865, crocevia e luogo d'*Intelligentia*. Giosuè Carducci.

Un bello e orribile Mostro si sferra, Corre gli oceani, Corre la terra:	Come di turbine L'alito spande: Ei passa, o popoli, Satana il grande.
Corusco e fumido Come i vulcani, I monti supera, Divora i piani;	Passa benefico Di loco in loco Su l'infrenabile Carro di foco.
Sorvola i baratri; Poi si nasconde Per antri incogniti, Per vie profonde;	Salute, o Satana, O ribellione, O forza vindice De la ragione!
Ed esce; e indomito Di lido in lido Come di turbine Manda il suo grido,	Sacri a te salgono Gl'incensi e i voti! Hai vinto il Geova De i sacerdoti.

Al Satano

Je la komenco la feraĵbrua veturado de la lokomotivoj, timigis ke ĝi povus vundi la senkulpecon de la pejzaĝo, per la fumoj kaj bruegoj de la *"bela kaj horora monstro"* pri kiu parolas "Carducci" en unu el la plej konata lirikaĵo, ne azarde nomata himno *"Al Satano"*.
La semantiko de la himno estas evidenta: la racio estas simboligita de la progreso, per la maŝino, kiu, tiel, en si mem, iĝas garantio de socia pliboniĝo.
Ĝi estis verkita en septembro de la jaro 1863, 3 jaroj post la naskiĝo de Italio, kies ĉefurbo estis Florenco kaj tia estis ĝis la jaro 1865, vojkruciĝo kaj loko de la *Inteligencio*. Giosuè Carducci. *(ViTo)*

Iu bela kaj horora Monstro sin ĵetegas, Trakuras la oceanojn, Trakuras la teron:	Kiel el ventokirlo La elspiron disŝutas: Li pasas, ho popoloj, Satano la grandulo.
Flagranta kaj fumanta Kiel la vulkanoj, La montojn superas, Travoras la ebenaĵon;	Pasas bonfarema De loko al loko Sur la nebrensebla Ĉaro el fajro.
Surflugas la abismojn; Poste sin kaŝas Per antroj nekonataj, Per vojoj profundaj;	Saluton, ho Satano, Ho ekribelo, Ho forto venĝa De la prudento!
Kaj eliras; kaj fiera De plaĝo al plaĝo Same kiel ŝtormo Sendas ĝian krion,	Sanktaj al vi leviĝas La incensoj kaj votoj! Vi venkis la Jehovo-n De la sacerdotoj. *(ViTo)*

La locomotiva

"È assurdo pensare che una locomotiva possa andare più veloce di una carrozza a cavalli."
(*Da The Quarterly Review Marzo 1825, Gran Bretagna*)



La lokomotivo

"Estas absurde pensi ke locomotivo sukcesas veturi pli rapide ol ĉevalkaleŝo."
(*El The Quarterly Review Marto 1825, Granda Britujo*)

Chi per primo … ?
Kiu unue … ?

Motocicletta

Il motore a benzina di Gottlieb Daimler (1834-1900), inventato nel 1885 a Cannstatt, in Germania, era simile a quello delle macchine attuali, anche se la accensione avveniva tramite un tubo di metallo rovente, invece che a scintilla. Era un motore a 4 tempi con un carburatore in cui si formava la miscela aria e carburante. Allora Daimler installò un motore tra le ruote di una semplice bicicletta di legno, con una cinghia di pelle che lo collegava alla ruota posteriore. Il 10 novembre 1885 suo figlio Paul fece andata e ritorno fra Cannstatt a Untertürkheim su quella motocicletta.

Motorciklo

La benzin-motoro de Gottlieb Daimler (1834-1900), inventita en 1885 en Cannstatt, Germanio, estis simila al tiu de la nunaj maŝinoj, eĉ se la ekbrulo okazis per tubo el varmega metalo, anstataŭ per fajrero. Tiu estis kvartakta motoro kun karburilo kiu formis la miksaĵon de aero kun fuelo. Tiam, Daimler instalis motoron inter la radoj de simpla ligna biciklo kun leda rimeno, konektita kun la malantaŭa rado. La 10-an de Novembro 1885, lia filo Paul iris kaj revenis inter Cannstatt kaj Untertürkheim sur tiu motorciklo.

Auto berlina

La Panhard-Levassor del 1895, costruita in Francia con motore Daimler, era del tutto chiusa; aveva un motore anteriore, nascosto da pannelli e un abitacolo per i passeggeri con sedili e finestrini. Quella fu la prima auto berlina e l’antenata dell’automobile di oggi.

Berlina aŭto

La aŭto Panhard-Levassor 1895, konstruita en Francio kun Daimler motoro, estis tute fermita, ĝi havis antaŭan motoron, kaŝitan per paneloj kaj pasaĝer-kupeon kun benkoj kaj fenestroj. Tiu estis la unua berlina aŭto kaj la avo de la hodiaŭa aŭtomobilo.

Trattore

Molto prima di venir usati in agricoltura, i trattori erano impiegati per trainare pezzi di artiglieria. Il primo trattore fu costruito nel 1769 dall’ufficiale francese Nicolas Cugnot. Era un veicolo tozzo e pesante, su tre ruote, con una caldaia a forma di teiera posta davanti alla ruota anteriore, che forniva vapore a un cilindro con stantuffo. Il trattore di Cugnot era progettato in maniera poco efficiente; la maggior parte del peso era davanti ed era difficile da controllare. Finì contro un muro. L’anno successivo Cugnot costruì un secondo trattore, che riusciva a trainare circa 4 t a 3 km/h.

Traktoro

Pli frue ol esti uzitaj en agrikulturo, traktoroj estis utilia por treni artileriajn pecojn. La unua traktoro estis konstruita en 1769 de oficiro Nicolas Cugnot. Ĝi estis mallongdika veturilo sur tri radoj, kun kaldrono tekruĉforma antaŭ la antaŭa rado, kiu havigis vaporon al cilindro kun piŝto. La traktoro Cugnot estis desegnita en tre malmulte efika maniero; la plej multa pezo estis antaŭe kaj estis malfacile kontroli ĝin. Ĝi koliziis kontraŭ muron. La sekvan jaron, Cugnot konstruis duan traktoron, kiu kapablis treni preskaŭ 4 tunoj je 3 km/h.

Binari

Le prime ferrovie avevano non solo le traversine, ma anche i binari di legno e

venivano usate nelle miniere e sulle banchine dei porti. Alcune di esse erano smontabili, e nessuna durò abbastanza a lungo da lasciare tracce utili agli storici. Per questa ragione, è impossibile dire quale fu la prima.

Trakoj

La unuaj fervojoj havis ne nur la ŝpalojn, sed ankaŭ la relojn el ligno kaj estis uzataj en minejoj kaj sur la dokoj de la havenoj. Kelkaj el ili estis malmunteblaj, kaj neniu el ili daŭris sufiĉe longe por lasi utilajn spurojn por la historiistoj. Tial, estas neeble diri kiu estis la unua.

Solchi

Tuttavia si può tentare una data approssimativa considerando le ferrovie con solchi scavati nella pietra che si sono conservati proprio perché erano intagliati nella pietra. La più antica ferrovia scoperta si trova sull'isola di Malta, nel Mediterraneo; deve essere stata costruita all'incirca all'inizio del II millennio a.C., o poco dopo, ma questa è solo una congettura. È difficile che allora esistessero ruote scanalate. È più probabile che i veicoli venissero tenuti e guidati sui binari da barre fissate ad essi. Questo tipo di binari si trova, intorno ad antiche cave dove c'era un tipo di pietra adatta.

Sulkoj

Tamen, oni povas elekti proksimuman daton, konsiderante la fervojojn kun fendoj skulptitaj en la ŝtono. Ili konserviĝis, ĝuste ĉar ili estis skulptitaj en ŝtono. La plej malnova malkovrita fervojo estas sur la insulo Malto, en la Mediteraneo, estis konstruita ĉirkaŭ komence de la dua jarmilo a.K., aŭ malmulte poste, sed tio estas nur supozo. Estas neverŝajne ke tiam ekzistis kanelitaj radoj. Plej verŝajnas, ke la veturiloj estis regataj kaj pelitaj laŭ la reloj per stangoj kunigitaj al ili. Ĉi tiu vojtipo troviĝas ĉe antikvaj minejoj, kie estis taŭga ŝtono.

Linee di collegamento

(v. IFIB 2013/12, p. 16-a)

Le prime ferrovie avevano percorsi assai brevi e miravano al traffico locale. La prima linea ferroviaria vera e propria fu la «Diolkos», che attraversava l'istmo di Corinto in Grecia. Correva lungo il golfo di Corinto per circa 7 km. Fu aperta nel 590 a.C. circa da Periandro, il tiranno di Corinto. I binari erano di pietra e lo scartamento misurava circa 1 m e mezzo. Questa linea è notevole per alcune importanti innovazioni: un tratto a doppio binario e i carrelli ad assali multipli. Questi ultimi servono, nelle ferrovie moderne, per aiutare i veicoli lunghi a fare le curve. Sulla «Diolkos» servivano a trasportare le navi piccole e medie dall'altra parte dell'istmo, evitando loro il lungo viaggio intorno al Peloponneso. Ora esiste il canale che attraversa l'istmo.

Konektantaj linioj

La unua fervojo estis tre mallonga kaj celis la lokan trafikon. La unua vera fervoja linio estis la "Diolkoso", kiu transiris la Istmon de Korinto en Grekujo por proksimume 7 km. Ĝi estis malfermita en 590 p.K. fare de Periandro, la tirano de Korinto. La reloj estis el ŝtono kaj la ŝpalo mezuris ĉirkaŭ 1,5 m. Tiu linio estas rimarkinda pro pluraj gravaj novigoj: sekcio kun duobla veturvojo kaj ĉaretoj kun multnombraj aksoj. Tiuj ĉi estas uzataj en nunaj fervojoj, por helpi al la longaj veturiloj alfronti kurbiĝojn. Sur "Diolkoso" ili utilis por transporti malgrandajn kaj mezajn ŝipojn ĝis la alia flanko de la istmo, evitante ilian longan vojaĝon ĉirkaŭ Peloponeso. Nun ekzistas kanalo kiu tranĉas tra la istmo. □

A n e k d o t o j

Rossella Falk
(10/11/1926 - 05/05/2013)

Un attore giovane della sua Compagnia non faceva che raccontare pettegolezzi sulla vita della famosa attrice italiana.
- È molto, molto indiscreto, commentò indignato l'impresario della Compagnia. Rossella Falk rispose: - Non esageriamo, è soltanto indis ... cretino.

Rossella Falk



Juna aktoro de ŝia ensemblo rakontis multajn klaĉaĵojn pri la vivo de la fama itala aktorino.
- Li estas tre maldiskreta, indignite komentariis la trupa impresario.
- Rossella Falk respondis: - Ni ne troigu, li estas nur maldis … kretena.

Federico Fellini
(20/01/1920 - 31/10/1993)

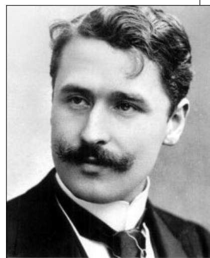


Il critico cinematografico Tullio Kezich racconta che un giorno il famoso regista e sceneggiatore italiano Fellini gli disse: - È sbagliato costruire la propria casa vicino a quella degli amici; c'è il rischio che l'amicizia finisca prima della costruzione.

Federico Fellini

La filmkritikisto Tullio Kezich rakontis, ke iam la itala filmreĝisoro kaj scenredaktoro Fellini diris lin: - Estas erare konstrui sian domon apud tiu de amikoj: estas risko, ke la amikeco finiĝas antaŭ la finkonstruo.

Georges Feydeau
(08/12/1862 - 05/06/1921)

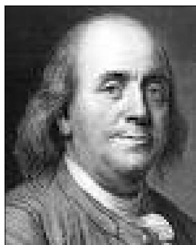


Una volta il commediografo e drammaturgo francese criticava l'avarizia di un tale con un suo amico.
L'amico disse: - Ti sbagli, è una persona di buon cuore. Ogni volta che vede un mendicante si mette la mano in tasca ...
Feydeau convenne: - Sì, si mette la mano in tasca ... e ce la lascia.

Georges Feydeau

La franca komediisto kaj dramisto kritikis la avarecon de iu ulo kun sia amiko.
La amiko diris: - Vi eraras, li estas bonkora. Ĉiam, vidante almozulon, li enpoŝigas la manon …
Feydeau konsentis: - Jes, li enpoŝigas la manon, sed li lasas ĝin … tie.

Benjamin Franklin
(17/01/1706 - 17/05/1790)



Durante la guerra d'Indipendenza americana, il presidente del Congresso delle 13 colonie che avevano dichiarato la loro autonomia dall'Inghilterra, parlando con il grande scienziato e politico, disse: - Se perdiamo, ci impiccheranno tutti insieme!
Franklin replicò con ironia: - Ma no, vedrai che ci impiccheranno individualmente!

Benjamin Franklin

Dum la sendependiga amerika milito, la kongresprezidanto de la 13 kolonioj, kiuj deklaris sian aŭtonomion de Britujo, parolante kun la granda sciencisto kaj politikisto diris: - Se ni malvenkas, oni pendigos nin ĉiujn kune!
Franklin rebatis ironie: - Ja ne, vi vidos, ke oni pendigos nin unuope!

Gianfranco Funari

21/03/1932 - 12/07/2008)



Un amico confidò al presentatore televisivo italiano: - Il mio psicologo ha detto che ho un quoziente di intelligenza di 30. Non capisco perchè sia così basso ...
Funari rispose prontamente: - Se è così, è normale che non capisci.

Gianfranco Funari

Amiko konfidis al la itala televidprezentisto: - Mia psikologo diris, ke mia menskvociento estas 30. Mi ne komprenas kiel ĝi estas tiom malalta …
Fanari tuj respondis: - Se ĝi estas tiom, estas normale, ke vi ne komprenas.

Beniamino Gigli

(1890 - 1957)

Il famoso tenore sedeva distratto in un ristorante di Macerata. I suoi pensieri furono interrotti dal canto di un artista di strada. Quando il cantante ambulante fece il giro per raccogliere qualche moneta, Gigli gli donò 10 lire.
- Quanto devo trattenere per me, signore? - domandò.
- Tutto, se canterete ancora quella ballata, rispose Gigli.
Dopo la seconda esibizione gli diede altre 50 lire. L'uomo rimase sorpreso e imbarazzato, pensando che fosse uno scherzo, ma i presenti lo incoraggiarono dicendo: - Accettate, si tratta di Gigli!
Egli ne fu contentissimo e disse: - Il Maestro Gigli ha dato 60 lire per sentirmi cantare, ma io non avrò mai abbastanza denaro per ascoltare lui!
Sentendo ciò, Gigli gli offrì un biglietto per il suo prossimo concerto.
Successivamente, nella sua vita, gli piaceva rammentare quel fatto.

Beniamino Gigli

La fama itala kantisto-tenoro sidis senpense en restoracio de la urbeto Macerata. Liajn pensojn interrompis la kanto de vaganta kantisto. Kiam la kantisto rondiris por kolekti mondonacojn, Gigli metis sur lian telereton 10 lirojn.
- Kiom mi povas elteni por mi, sinjoro? - demandis la kantisto.
- Ĉion, se vi kantos tiun baladon ankoraŭfoje, respondis Gigli.
Post la rekantado Gigli donis al li 50 lirojn. La viro estis surprizita kaj embarasiĝis ne sciante, ĉu tio estas nur ŝerco. Sed la ĉeestantoj kuraĝigis lin dirante: - Nur prenu ĝin, ja tio estas de Gigli!
La kantisto ekĝojegis kaj diris: - Majstro Gigli oferis 60 lirojn por aŭdi min kanti, sed mi neniam havos sufiĉe da mono por povi aŭdi lin!
Aŭdinte tion Gigli donacis al li bileton por sia plej proksima koncerto.
Poste, dum sia vivo, li ŝatis rememori pri tiu ĉi okazintaĵo.

Beniamino Gigli

(1890 - 1957)



Il famoso tenore fu invitato a casa di un milionario di New York per cantare qualche romanza du-

rante una sera di festa. Il compenso era da re: 1.000 dollari. Ma il milionario pose una condizione e gli disse: - Vi sarò grato se dopo l'esibizione lascerete la mia casa. E, con aria snob, aggiunse: - Da me si ritrovano persone che non frequentano teatranti.
Gigli arrossì, ma subito dopo un respiro rispose con un sorriso: - Potevate dirlo prima. Se non dovrò restare con i vostri ospiti, mi accontenterò di 500 dollari…

Beniamino Gigli

La fama itala operkantisto estis invitita en la domon de novjorka milionulo por ludi kelkajn kantojn dum vespera solenaĵo. La honorario estis reĝa: 1.000 dolaroj. Sed la milionulo metis kondiĉon kaj diris: - Mi estos tre dankema al vi, se post via prezentado vi forlasos mian domon. Kaj li snobece aldonis: - Nome, ĉe mi kunvenadas societo, kiu ne kutimas frekventi teatrulojn.
Gigli ruĝiĝis, sed tuj preninte iom da aero respondis kun rideto: - Tion vi estus devinta diri tuj. Se mi ne devos resti en la societo de viaj gastoj, mi kontentiĝos per 500-dolara honorario ...

Johann Wolfgang Goethe

(1794 - 1832)

Qualcuno chiese al grande poeta di spiegare perché la seconda parte del *Faust* fosse meno "forte" della prima, pur avendola scritta quando era più esperto.
Goethe sorrise e disse: - Semplice. Quando io scrissi la prima parte, il mio Pegaso era un focoso cavallo selvaggio, ma quando arrivai alla seconda era diventato una cavalla stanca. E su una bestia vecchia si cavalca male…

Johann Wolfgang Goethe

Iu demandis al la granda poeto klarigi kial la dua parto de *Faŭsto* estas malpli "forta" ol la unua, kvankam li ĝin verkis en tempo, kiam li estis pli riĉa sperta.
Goetho ekridetis kaj diris: - Simple. Kiam mi estis verkanta la unuan parton, mia Pegaso estis fajra mustango, sed kiam mi alvenis al la dua parto, ĝi fariĝis laca ĉevalino. Kaj sur tia maljuna besto oni malbone rajdas ...

Johann Wolfgang Goethe

(1794 - 1832)

Il giovane cuoco del grande poeta una volta rubò un grande pesce dalla cucina. Lo infilò sotto la giacca e si affrettava ad uscire dal parco.
Goethe per caso era alla finestra e scorse il pesce che strabordava dalla giacca del ragazzo.



- Hei, cuoco, gridò severo.
Il giovane si spaventò e cominciò a balbettare: - Cosa … ordina … sua eccellenza?
- Ti ordino che la prossima volta, quando ruberai un pesce grande, tu indossi una giacca abbastanza grande!

Johann Wolfgang Goethe

La juna kuiristo de la granda germana poeto iam ŝtelis el la kuirejo grandan fiŝon. Li ŝovis ĝin sub la jakon kaj rapidis for tra la parko. Goethe hazarde staris ĉe la fenestro kaj ekvidis la fiŝon elmontriĝantan elsub la jako de la kuiristo.
- Ho, kuiristo - li ekkriis severe.
La junulo ektimis kaj komencis balbuti:
- Kion vi … bonvolas ordoni … via moŝto …?
- Mi ordonas al vi, ke sekvontfoje, kiam vi ŝtelos grandan fiŝon, vi surhavu an-

R i m a ĵ o j

ADAMO E ER GATTO

Appena Adamo vidde er primo Gatto
je propose un contratto.
- Senti: - je disse - se m'ubbidirai
in tutto quello che me pare e piace,
te garantisco subbito una pace
come nessuno l'ha goduta mai.
Però bisognerà che fin d'adesso
me tratti co' li debbiti rispetti
e rimani fedele e sottomesso...
Accetti o nun accetti?
- Grazzie, ne faccio senza:
la pace nun se compra, - disse er Micio -
ma se guadagna co' l'indipennenza
a costo de qualunque sacrificio.
A me nun m'ingarbuji come er Cane
che, per un po' de pane,
s'accuccia e t'ubbidisce a la parola.
Vojo la pace mia senza controllo,
senza frustate, senza musarola,
senza catene ar collo!
Dar modo come parli ho già capito
che in fonno ciai l'istinto d'un tedesco...
E ner di' questo er Gatto, insospettito,
arzò la coda e lo guardò in cagnesco.

novembre 1916

ADAMO KAJ LA KATO

Apenaŭ Adamo vidis la unuan Katon
Proponis lin kontrakton.
- Aŭskultu: - diris - se vi obeos min
pri ĉio, kio plaĉas al mi,
mi garantias al vi tujan pacon,
kiun vi neniam tiel ĝuis.
Sed nepre necesas, ke ekde nun
vi traktu min respekte kaj
ke vi restu submetita kaj fidela ...
Ĉu vi konsentas? jes aŭ ne?
- Dankon, mi ne tion bezonas:
pacon oni ne aĉetas, - diris la Kato -
sed oni gajnas ĝin per sendependo
koste de ĉia ajn ofero.
Min vi ne trompas kiel kun la Hundo
kiu, por iom da pano,
kaŭriĝas kaj obeas ĉiun ordonon.
Mi volas pacon mian sen kontrolo,
sen vipadoj, sen buŝumo,
sen ĉenoj ĉe la kolo!
Laŭ via diraĵo mi jam komprenis
ke funde via instinkto estas mastra ...
Kaj dirante tion la Kato, suspektema,
levis la voston kaj rigardis minacmiene.



LE LUCCIOLE E LO SCORPIONE

Dodici Lucciolette ereno scese
co' le lanterne accese
a illuminà li broccoli d'un orto.
Uno Scorpione che se n'era accorto
arzò la testa e chiese: - Ch'è successo?
Séte venute qui per un'inchiesta
o avete da imbastì quarche processo?
Perché so' brutti tempi,
e doppo certi esempi nun vorrei
che quarche bestia fosse scivolata
fra le pallette de li Scarabbei ...
Cercate, forse, un Baco camorista
ch'ha filato la seta a tradimento?
O quarche Lumacone ch'ha venduto
lo sputo per argento?
C'è forse una Cecala, fra de noi,
che prima canta l'inni eppoi s'imbosca
aspettanno che tornino l'eroi?
O avete messo l'occhio su la Mosca
ch'ha portato li fiji in bocca ar Ragno
a scopo de guadagno?
- No, nun avé paura:
- je rispose una Lucciola - per voi
nun c'è nessun mandato de cattura.

Unitamente a le sorelle mie
faccio la luce su le cose belle,
ma nu' la faccio su le porcherie.
Nojantre semo un po' come le stelle
che mandeno quer tanto de chiarore
giusto pe' fa' l'amore.
Infatti stamo qui pe' regge er moccolo
ar Vermine che bacia la Farfalla
tra le foje d'un broccolo …

LA LAMPIROJ KAJ LA SKORPIO

Dek du Lampiretoj malsuprenvenis
kun siaj brilantaj lanternoj
por lumigi brokolojn en ĝardeno.
Skorpio, kiu ekvidis ilin
tuj alparolis: - Kio okazis?
Ĉu vi venis ĉi tien por enketo
aŭ ĉu vi devas proceson ekstarigi?
Ĉar ĉi tiuj estas nigraj tempoj,
kaj post iuj ekzemploj mi ne volus
ke iuj bestetoj glitis
inter la globetojn de la Skaraboj …
Ĉu eble vi serĉas mafian Raŭpon
Kiu ŝpinis silkon kontraŭleĝe?
Aŭ ĉu iun Limakegon, kiu vendis
kraĉaĵon anstataŭ arĝentaĵon?
Ĉu eble estas Cikado, inter ni,
kiu kantas himnojn kaj tuj embuskiĝas
atendante la revenon de la herooj?
Aŭ ĉu vi ĵetis la okulojn sur la Muŝon,
kiu portis la filojn al la buŝo de Araneo
por mona gajno?
- Ne, ne timu vi:
- respondis Lampireto - por vi
estas neniu arestordono.
Kune kun miaj fratinoj
mi lumigas nur la belaĵojn,
kaj ni ne faras same al la aĉaĵojn.
Ni iel estas kiel la steloj,
kiuj sendas apenaŭ iom da lumo
ĝuste por amori.
Fakte ni venis por teni la kandelon
al Raŭpo, kiu kisas Papilion
inter iuj brokolaj folioj …



... verdire, ni ne plukis ...

L'INCONTENTABBILITÀ

Iddio pijò la fanga dar pantano,
formò un pupazzo e je soffiò sur viso.
Er pupazzo se mosse a l'improviso
e venne fòra subbito er cristiano
ch'aperse l'occhi e se trovò ner monno
com'uno che se sveja da un gran sonno.

- Quello che vedi è tuo - je disse Iddio -
e lo potrai sfruttà come te pare:
te do tutta la Terra e tutt'er Mare,
meno ch'er Celo, perché quello è mio ...
- Peccato! - disse Adamo - È tanto bello ...
Perché nun m'arigali puro quello?

NEKONTENTIGEBLECO

Dio prenis koton el ŝlimejo,
formis pupon kaj blovis sur vizaĝon.
La marioneto tuj ekmoviĝis
kaj ekaperis kristano, kiu
okulmalferme troviĝis en la mondo
kiel kiu vekiĝas el la dormo.

Ĉio, kion vi vidas estas via - diris Dio -
kaj vi utiligos ĝin kiel vi preferas:
la tutan Teron mi donas kaj la Maron,
escepte de la Ĉielo, kiu estas mia …
- Bedaŭre - diris Adamo - Ĝi tre belas …
Kial vi ne donacas ankaŭ tion? □

Diversaĵoj

L'illustratore umoristico Mario Bazzi (1891 - 1954) riuscì, durante il ventennale regime fascista, a collaborare contemporaneamente al foglio di opposizione *Guerin Meschino*, al clericale *Festa* e al fascista *Giornale dei Balilla*.
- Non essendo un pittore - spiegava - non devo badare troppo ai... colori.
La humura ilustristo Mario Bezzi sukcesis, dum la dudeka faŝista reĝimo, samtempe kunlabori al la opozicia revuo Guerin Meschino, al la klerikala Festa kaj al la faŝista Giornale dei Balilla.
- Ne estante pentristo - li klarigis - mi ne tro zorgas pri koloroj.

Per i britannici la domenica è il primo giorno della settimana e non l'ultimo, come è in molti altri paesi.
Por la britoj dimanĉo estas la unua semajntago kaj ne la lasta, kiel estas en multaj aliaj landoj.

La postina Martha Cherry, in servizio da 18 anni a White Plains (vicino a New York), è stata licenziata perché camminava al ritmo di 66 passi al minuto, inferiori alla media richiesta dalla locale amministrazione postale.
La poŝtistino Martha Cherry, deĵoranta dum 18 jaroj en White Plains (apud Nova Yorko), estis maldungita ĉar ŝi marŝis laŭ ritmo de 66 paŝoj po minuto, malplimulte ol la averaĝa postulo de la loka poŝta administracio.

Quando un ex calciatore ed una ex velina divorziano, si prevede che i loro rispettivi avvocati ... vivranno tutti e due felici e contenti.
Kiam eks-fama futbalisto kaj eks-fama televida stelulino divorcas, oni antaŭvidas ke iliaj respektivaj advokatoj ... vivos ambaŭ feliĉaj kaj kontentaj.

L'abito non fa il monaco ... e neanche il monaco, oggi, fa l'abito.
La froko ne faras monaĥon ... kaj eĉ ne monaĥo, hodiaŭ, faras frokon.

Nel passato si moriva per vecchiaia, in futuro si morirà per eutanasia.
Pasintece oni mortis pro maljuneco, estonte oni mortos pro eŭtanazio.

Raccontava il pittore Gregorio Sciltian che un suo amico, molto ricco e molto avaro, un giorno si decise di fargli fare il ritratto dei suoi due gemelli. Ma all'ora stabilita, per risparmiare, si presentò nel suo studio con un solo figlio dicendogli: - Fai il ritratto a lui, l'altro è uguale.
La pentristo Gregorio Sciltian rakontis ke amiko, tre riĉa kaj tre avara, iun tagon decidis farigi al li portreton de siaj du ĝemeloj. Sed, je la konsentita horo, por ŝpari, li prezentiĝis en la ateliero kun nur unu filo dirante: - Faru portreton pri li, la alia tute samas.

Quando un banale litigio si trasforma in furiosa tempesta, finisce per diventare una brezza leggera che va a gonfiare le tasche degli avvocati.
Kiam banala kverelo transformiĝas en furiozan tempeston, tio iĝas febla brizo, kiu pufigas la poŝojn de la advokatoj.

Le bugie si dividono in tre grandi gruppi; le piccole, le grandi e le statistiche.
La mensogoj dividiĝas en tri kategorioj; la etaj, la grandaj kaj la statistikoj. □

L a t i n a ĵ o j

Placet
piace. Va bene, si autorizza, si permette, si approva. *Plaĉas.* Tio estas bone, oni aŭtorizas, oni permesas, oni aprobas.

Ploravere suis non respondere favorem speratum meritis
si lamentavano che ai propri meriti non corrispondesse il favore sperato. Ili plendis ĉar al siaj meritoj ne respondis la esperata favoro.

Plus
comparativo di *multus,* significa "di più". Si usa per indicare un'aggiunta, un di più. Da pronunciarsi alla latina, non all'inglese (prononcenda latine, ne angle). *Pli multe, aldone.*

Pollice verso
con il pollice rivolto in basso. Gesto con il quale negli anfiteatri romani si decretava la morte degli sconfitti. *Polekso turnita kontraŭ.* Gesto per kiu en la romiaj amfiteatroj oni decidis la morton por la venkitoj.

Praemissis concessis
considertate le premesse. Taksinte la premisojn.

Primum vivere, deinde philosofari
innanzitutto vivere, poi filosofare. Badare al sodo. *Unue vivi kaj poste filozofiumi.* Agi prefere ol paroli.

Primus inter pares
Primo fra eguali. Unua inter egaluloj. Ankaŭ la estro havas samajn rajtojn.

Principiis obsta
previeni il male. Preventu malbonon.

Prior in tempore potior in iure
il primo a presentarsi è più degno di fede in giudizio. Pli multe indas la unua, kiu prezentiĝas en juĝo.

Pro bono pacis
per il bene della pace. Rinunciare alle proprie idee o diritti per non rompere la pace. *Por la paca bono.* Rezigni pri propraj ideoj aŭ rajtoj por ne detrui pacon.

Pro capite
locuzione costituita dalla preposizione *pro* e *dall'abl.* di *caput,* significa "a testa, per ciascuno". *Po.* Distribua prepozicio.

Pro forma
per [salvare] la forma. Per formalità. Qualcosa che si fa per le apparenze o l'ufficialità, ma non per la sostanza. *Por [savo de] formo. Formalaĵe.* Io farata por savo de ekstera aŭ oficiala aspekto, kiu ne rilatas la substancon.

Pro loco
associazione che promuove iniziative "in difesa del luogo" per far conoscere le bellezze locali. *Favore al la loka situacio.* Asocio porevolua diskonigo de loko.

Pro memoria
per far memoria. Per ricordarsi. *Por memorigo.* Por rememorigo.

Procul negotiis
lontano dagli affari. For de la negocoj.

Promoveatur ut amoveatur
sia promosso affinché sia rimosso. Promociita por esti formovita.

Qui pro quo
il che per il come. Prendere una cosa per un'altra. Prendere fischi per fiaschi. *Kio anstataŭ kiel.* Konfuzi ion kun aliaĵo. Konfuzi flokojn kaj flakojn. Preni lunon por suno. Oficiston por revizoro.

Prosit
ti sia di pro [di giovamento]. Buon pro ti faccia. *Ke tio estu favora al vi*. Ĝi estu al vi profita!

Pudor infans
pudore infantile (che impedisce di parlare). Infana pudoro (kiu malhelpas paroli).

Punire et deinde scribere
prima punire, poi scrivere. Antaŭe puni, poste skribi.

Quae nisi parent imperant
che, se non obbediscono, imperano. Kiuj, se ili ne obeas, mastras.

Quae potest esse vitae iucunditas, sublatis amicitiis? (Cicerone)
quale gioia può esserci nella vita, senza amicizie? Kia vivĝojo povas ekzisti en senamikeco?

Qualis pater, talis filius
quale il padre, tale il figlio. Kia patro tia filo.

Qui gladio ferit, gladio perit
chi di gladio ferisce, di gladio perisce. Kiu vundas per glavo, mortos per ĝi.

Qui iracundiam vincit, hostem maximum superat
chi vince l'ira, sconfigge un grandissimo nemico. Kiu venkas sian koleron, venkas grandan malamikon.

Quid est virtute amabilius? (Cicerone)
che cosa c'è di più desiderabile della virtù? Kio estas pli dezirinda ol virto?

Quieta non movere
non muovere le cose ferme. Non svegliare il can che dorme. *Ne movu kvietajn aferojn*. Ne incitu dormantan hundon.

Quo usque tandem Catilina abutere patientia nostra? (Cicerone)
per quanto ancora Catilina abuserai della pazienza nostra? A chi non sa contenersi. *Kiom longe, Katilino, vi trouzos nian paciencon?* Al kiu ne kapablas halti.

Quisquis amat ranam ranam putat esse Dianam
chi ama la rana pensa che anche Diana lo sia. Kiu ŝatas ranon pensas ke ankaŭ Diano estas rano.

Quo vadis?
dove vai? Titolo del celebre romanzo di Henryk Adam Aleksander Pius Sienkiewicz, poi divenuto un film. *Kien vi iras?* Titolo el fama romano de Sienkiewicz, poste iĝinta tre fama filmo.

Quod nimis miseri volunt hoc facile credunt
ciò che i miserabili desiderano enormemente, lo credono facile. La mizeruloj taksas facile kion ili plej multe deziras.

Quod non fecerunt barbari, fecerunt Barberini
ciò che non hanno fatto i barbari, l'hanno fatto i Barberini. Allusione alla nota famiglia della Roma rinascimentale che distrusse insigni monumenti dell'antica Roma per edificare i propri palazzi. *Kion ne faris barbaroj, faris Barberini*. Aludo al fama familio el la renesanca Romo, kiu detruis valoregajn romiajn monumentoj por konstrui propraĵojn. □

Reage al la pasinta "ITALA FERVOJISTO - Informa Bulteno", alvenis signoj, gratuloj:

- La Redakcio varme dankas al la multaj, kiuj ricevinte legis kaj esprimis pensojn pri nia Bulteno.
Tiuj reagoj estas kuraĝigaj kaj subtenigaj. Sugestoj kaj kontribuoj per artikoloj kaj rimedoj ĉiam estas kore bonvenaj. □

Humurajôj

Di ritorno da scuola

- Bravo Pierino! Vedo che torni a casa contento. Mi sembra che ti piaccia andare a scuola.
- Un momento! Non confondiamo l'andata con il ritorno!

Revene el la lernejo

- Brava Peĉjo! Mi vidas, ke vi revenas hejmen kontenta. Ŝajnas al mi, ke vi ŝatas iri al la lernejo.
- Momenton! Ne konfuzu la aliron kun la revenon!

Circo

Due fratellini sperano che, nonostante i brutti voti a scuola, il padre dia loro il permesso di recarsi al circo.
- Chiediglielo tu! - dice il maggiore.
- No, chiediglielo tu. Tu lo conosci da più tempo di me ...

Cirko

Du fratetoj esperas, ke, malgraŭ malbonaj lernejaj notoj, la patro permesu al ili iri spekti cirkajn ludojn.
- Vi petu lin pri tio. - Diras la plej aĝa.
- Ne, vi petu lin. Ja vi konas lin ekde pli longa tempo ol mi …

Matematica

L'insegnante: - Quando avevo la tua età io sapevo risolvere problemi ben più difficili di questo!
Pierino: - Si vede che lei aveva un insegnante molto bravo ...

Matematiko

La instruisto: - Kiam mi estis aĝa kiel vi mi sciis solvi problemojn ja eĉ pli malfacilaj ol tiu ĉi!
Pierino: - Evidentas, ke vi havis instruiston tre lertan …

A scuola

Pierino: - Sodoma era una città di sodomiti in cui nessuno si affacciava al davanzale perchè anche in famiglia ci si fidava poco!

Lerneje

Peĉjo: - Sodomo estis urbo el sodomanoj, en kiu neniu alfenestriĝis ĉar ankaŭ en familio oni ne tro fidis!

Logica

Nel tentativo di aiutare i suoi scolari alla riflessione, la maestra cerca di far loro delle domande fuori dall'usuale.
- Renato, sapresti darmi un esempio del significato della parola "niente"?
Renato, dopo una breve pausa, dice: - "Niente " è come un palloncino senza pelle!

Logiko

Provante helpi siajn lernantojn akiri pripenskapablon, la instristino klopodas pridemandi eksterkutime.
- Renato, ĉu vi kapablas doni ekzemplon pri la signifo de la vorto "nenio"?
Renato, post mallonga paŭzo, diras: - "Nenio" estas kiel baloneto sen haŭto!

Punizioni

La maestra a Paolino: - Ti avevo detto di scrivere cento volte: "*Non devo più dimenticare di fare i compiti*". Perché l'hai scritto solo dieci volte?
- Perché ho fatto il primo compito: il riassunto!

Punoj

La instruistino: - Peĉjo, mi diris al vi skribi cent fojojn: "*Mi ne plu forgesu fari la porlernejajn taskojn*". Kial vi skribis tion nur dek fojojn?
- Ĉar mi faris la unuan taskon: la resumon!

Malattia infettiva

Il medico dice al paziente: - Lei soffre di una malattia infettiva maligna e io ho deciso di internarvi in isolamento. Là la nutriremo con cialde sottili.

- E queste mi guariranno?

- Forse no, ma sono i soli cibi che passano nella fessura della porta.

Infekta malsano

Kuracisto diras al paciento: - Vi suferas pro maligna infekta malsano, kaj mi decidis enloĝigi vin en izolejon. Tie mi nutros vin per maldikaj flanoj.

- Ĉu ili kuracos mian malsanon?

- Eble ne, sed ili estas la solaj manĝaĵoj enŝoveblaj tra la pordofendon.

Un professore in ospedale

Un professore malato è all'ospedale. Un'infermiera va nella sua camera e dice : - Sig. professore, sta arrivando il medico.

Sovrappensiero il povero professore geme: - Ha annunciato la visita? Gli dica che ora non posso riceverlo perché sono molto malato.

Profesoro en hospitalo

Profesoro malsaniĝis kaj estas en hospitalo. Flegistino venas al lia ĉambro kaj diras: - S-ro profesoro, estas alvenanta kuracisto.

Senpripense la kompatinda profesoro ĝemas: - Ĉu li antaŭ petis la viziton? Diru al li, ke nuntempe mi ne povas akcepti lin, ĉar mi serioze malsaniĝis.

La dieta

- Come va la dieta che le ho prescritto, a base di aglio e cipolla? Ha perso qualche chilo?

- No, dottore, ma ho perso la fidanzata e tutti i miei amici!

La dieto

- Kiel progresas la dieton, kiun mi preskribis, baze de ajlo kaj cepo? Ĉu vi perdis iujn kilogramojn?

- Ne, doktoro, sed mi perdis mian fianĉinon kaj ĉiujn miajn amikojn!

Dallo psichiatra

Un tale entra nello studio e sedendosi su una poltrona dice: - Signor dottore, mi dimentico tutto. Cosa devo fare?

- Pagare in anticipo!

Ĉe psikiatro

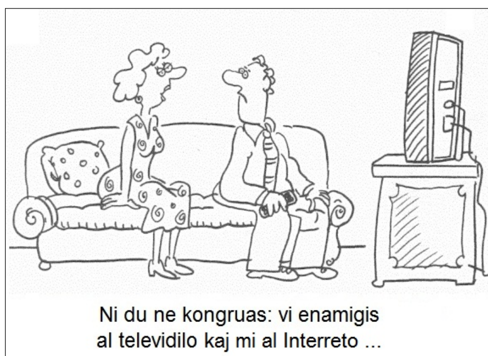
Ulo eniras en la akceptejon kaj sidante sur fotelon li diras: - Sinjoro doktoro, mi forgesas ĉion. Kion mi faru?

- Antaŭe pagi!

Soldi rubati

Un ricco finanziere, sospettando di avere qualche problema al cuore, si fa visitare da un famoso cardiologo che conosce. Dopo qualche giorno riceve ua busta con la parcella. Rimane sorpreso, trattandosi di 5.000 €. Firma un assegno per tale somma e lo manda al chirurgo in una busta aggiungendo un biglietto con queste parole: - Caro professore, le invio quanto richiesto. Ma mi permetta di dire che sono soldi rubati!

Il medico gli invia la ricevuta con un biglietto: - Grazie per il denaro. Lo so che l'ha rubato, ma non importa, per me va bene lo stesso!



Ni du ne kongruas: vi enamigis
al televidilo kaj mi al Interreto ...

Ŝtelita mono

Riĉa financisto, suspektante havi kelkajn korajn problemojn, vizitigas sin de fama kardiologo de li konata. Post kelkaj tagoj li ricevas koverton kun la honorario. Li surprizigas rimarkinte, ke temas pri 5.000 €. Li subskribas ĉekon por tiu sumo kaj sendas ĝin al la kirurgo en koverto aldonante bileton kun ĉi tiuj vortoj: - Kara profesoro, mi sendas al vi kiom vi petis. Sed permesu al mi diri, ke ĝi estas mono ŝtelita!

La kirurgo resendas kvitancon kun bileton: - Dankon por la mono. Mi scias, ke vi stelis ĝin, sed ne gravas, al mi ĝi estas egale bona!

Carabinieri

Un carabiniere, avendo visto in bottega un termos, domanda alla commessa: - Che cos'è?

- È un termos, signore!
- A cosa serve?
- Per conservare le cose calde al caldo e le cose fredde al freddo!
- Funziona a corrente?
- No!
- Lo compro.

Il giorno dopo il carabiniere va in caserma con il suo nuovo termos. Un collega gli chiede: - Che cos'è?

- È un termos. Serve per conservare le cose calde al caldo e le cose fredde al freddo!
- E che cosa ci hai messo dentro?
- Caffè bollente e ghiaccio...

Karabenistoj

Karabenisto, ekvidas en vendejo termoson kaj demandas vendistinon: - Kio ĝi estas?

- Ĝi estas termoso, sinjoro!
- Al kio ĝi utilas?
- Por pluteni varmaj la varmajn aferojn kaj malvarmaj la malvarmajn aferojn!
- Ĉu ĝi funkcias per elektro?
- Ne!
- Mi aĉetas ĝin.

La postan tagon la karabenisto iras en kazernon kun sia nova termoso. Kolego demandas lin: - Kio estas tio?

- Ĝi estas termoso. Ĝi utilas por pluteni varmaj la varmajn aferojn kaj malvarmaj la malvarmajn aferojn!
- Kaj kion vi metis enen?
- Varman kafon kaj glaciaĵon...

Carabinieri.

Il Maresciallo chiede a un uomo: - Siete voi che avete segnalato la scomparsa di vostra moglie?

- Si, sono io.
- Bene, l'abbiamo ritrovata.
- E cosa vi ha detto?
- Niente, non ha parlato.
- Niente!?! Allora non è lei!

Karabenistoj

Marŝalo demandas al iu viro: - Ĉu estis vi, kiu denuncis la malaperon de via edzino?

- Jes, estas mi.
- Bone, ni retrovis ŝin.
- Kaj kion ŝi diris?
- Nenion, ŝi ne parolis.
- Nenion!?! Do, tiu ne estas ŝi!

Cannibali

Durante una spedizione in una zona ancora selvaggia, l'esploratore, domanda a uno dei portatori: - Ci sono dei cannibali da queste parti?

- Non più: l'ultimo lo abbiamo mangiato ieri.

Kanibaloj

Dum ekspedicio tra regiono ankoraŭ sovaĝa. La eksploristo demandas unu el la portistoj: - Ĉu estas kanibaloj ĉirkaŭe?

- Ne plu: la lastan ni manĝis hieraŭ.

Cannibali

Un ladro ha rubato della cenere dal crematorio, l'ha messa in scatolette e l'ha venduta in un paese di cannibali. Sulle scatole c'era scritto: "Uomini solubili".

Kanibaloj

Mafiuloj ŝtelis polvon el la kremaciejo, metis ĝin en skatolojn kaj vendis ĝin en kanibala lando. Sur la skatoloj estis etikedoj: "Solveblaj bakitaj homoj".

Cannibali

Avvertimento in un libro di ricette per cannibali: "Non mangiate i turisti europei! La loro carne è inquinata dai veleni industriali!"

Kanibaloj

Averto en kanibala kuirreceptaro: "Ne manĝu eŭropajn turistojn! Ilia viando estas malpura pro industriaj venenoj!"

Offerta di aiuto

Pierino suona alla porta del vicino: - Buon giorno. Ha bisogno di aiuto per togliere il mio aquilone dal suo tetto?

Helpofero

Peĉjo sonoras ĉe la pordo de najbaro: - Bonan tagon. Ĉu vi bezonas helpon por depreni mian kajton de via tegmento?

Giocattolo

- Mammina, mi compri un giocattolo?
- Sì caro, cosa desideri?
- Puoi comprarmi un giocattolo che non interessi a papà?

Ludilo

- Panjo, ĉu vi aĉetu por mi ludilon?
- Jes karuleto: kion vi deziras?
- Ĉu vi povas aĉeti ludilon, kiu tute ne estu interesa por paĉjo?

Bambini

Dopo alcuni giorni in cui è rimasta chiusa per un'abbondante nevicata, la scuola riapre e la maestra domanda a Pierino: - Hai approffittato per fare qualcosa?
- Sì, ho pregato molto perché la nevicata continuasse!



Pardonu, kara, mi supozis lin iu indiano!

Infanoj

Post iuj tagoj, dum kiu restis fermita pro abunda neĝado, la lernejo remalfermiĝas kaj la instruistino demandas Peĉjon: - Ĉu vi profitis la okazon por fari ion?
- Jes, mi preĝadis por ke la neĝado daŭru!

Fra bambini

- È vero che tua mamma è una brava cuoca?
- Chi lo sa? … mamma prima di mangiare mi obbliga a recitare le preghiere.

Inter knaboj

- Ĉu estas vere, ke via panjo estas brava kuiristino?
- Kiu scias? … panjo, antaŭ ol manĝi, devigas min reciti preĝojn.

Bugie

- Alla tua età io non dicevo bugie!
- Davvero? A che età hai cominciato?

Mensogoj

- Kiam mi havis vian aĝon, mi ne diris mensogojn!

Pruvèrbi bulgnîś
Proverboj bolonjaj

Dóvv al póff é piantè an s fà pruvèsst.
Kie oni ŝuldas, ne plu eblas sin provizi.

Drî a un'abåurtadûra a i è 'na bóna atacadûra.
Antaŭ aborto sekvas bona koncepiĝo.

Dû gâl int un pulèr i n cunbénnen brîŝa.
Du kokoj en kokinejo ne akordiĝas.

Duréss tant la mäla avśnna, quand dûra la näiv marzulénna.
Ke daŭru finajbarino, kiel daŭras marta neĝo.

Ed mèz ân, al cûl fà scrân.
Duonjaraĝa bebo jam surpuge sidas.

Ed trî mîś la panza al le dîś.
Tri monatan koncipon ventro montras.

Èser a cavâl d un bå råss.
Rajdi ruĝan bovon.

Èser cuntänt cme una gâża int al mlôr.
Esti gaja kiel pigo sur laŭro.

Èser ignurànt cme äli ôc ed Rizôl, ch'äl s' tulèven dal maśadûr pr andèr a cà a båvver!
Esti stultaj kiel la anseroj de R., kiuj de la macerejo venis hejmen por trinki.

Fâi pûr cûŝer cum t vû, mo i sran sänper faśû.
Kuiru ilin kiel vi volas, sed ili ĉiam estas fazeoloj.

Fâs e turtî in móccia i én tótt bî.
Fasĉinoj kaj torteloj estas belaj amase.

Faśulén al tôl sänper fòra d in bisâca la man dstaiśa.
Fazeoleto elpoŝigas la manon ĉiam plate.

Fât in là ch'a t ténnż! - déss la padèla al parôl.
Foriru, por ke mi ne vin malpurigu! - pato diris al kaldrono. □

Proverbi regionali
Proverboj regionaj

Chi non dà retta al padre e alla madre fa una brutta fine.
Kiu ne obeas la gepatrojn, tiu trafos malbonan finon. Abruzio

Chi non ha ago, non mangia lumaca.
Kiu ne havas pinglon, tiu ne manĝos helikon. Sardinio

Chi non ha buona memoria deve avere buone gambe.
Kiu ne havas bonan memoron, tiu havu bonajn krurojn. Abruzio

Chi non ha occhi spesso crede che tutti lo guardino. Chi ha occhi, spesso si crede che nessuno lo vede.
Kiu ne havas okulojn, tiu opnias ke ĉiuj rigardas lin. Kiu havas okulojn, tiu ofte pensas ke neniu vidas lin. Kampanio

Chi non piscia in compagnia, o è un ladro o è una spia.
Kiu ne pisas kune, tiu estas ŝtelisto aŭ spiono. Latio

Chi non risica, non rosica.
Kiu ne riskas, tiu ne gajnas. Venetio

Chi non rispetta il creatore non può rispettare la creatura.
Kiu ne respektas la kreinton, tiu ne povas respekti la kreaĵon. Kampanio

A nave rotta ogni vento è contrario.
Al difektita ŝipo ĉiuj ventoj kontraŭas. Toskanio

Il mondo è come il mare: vi affoga chi non sa nuotare.
La mondo estas kiel la maro: dronas kiu ne kapablas naĝi. Toskanio

Chi non se li gioca li spende male.
Kiu ne vetas monon, tiu miselspezas ĝin.

Aforismi sulle lingue
Aforismoj pri lingvoj

La internazionale lingua Esperanto ha il solo scopo di dare agli uomini di popoli diversi la possibilità di comprendersi l'un l'altro, ma essa in nessun modo intende influenzare gli usi linguistici interni dei singoli popoli.
La internacia lingvo Esperanto havas nur la taskon doni al la homoj de malsamaj popoloj la eblecon kompreniĝi reciproke, sed ĝi neniel celas influi la internajn lingvajn kutimojn de la unuopaj popoloj. Ludwich Leizar Zamenhof

Le lingue, come le religioni, vivono di eresie.
La lingvoj, same kiel la religioj, vivas per herezoj. Miguel de Unamuno

Pur essendo lo "slang" e le forme dialettali condannate dai puristi e dagli insegnanti scolastici, esse sono un monumento alla creatività e alla vitalità di una lingua, un chiaro esempio del normale processo di cambiamento democratico, quasi sempre anonimo, e il veicolo principale attraverso il quale tutte le lingue parlate oggigiorno si sono evolute a partire da lingue precedenti.
Kvankam "slango" kaj dialektaj formoj estas kondamnataj de puristoj kaj de lernejaj instruistoj, ili estas monumento al kreeco kaj al vigleco de lingvo, klara ekzemplo de normala proceso de demokrata ŝanĝiĝo, kvazaŭ ĉiam anonima, kaj ĉefa ilo per kiu, ĉiuj nuntempaj parolataj lingvoj evoluiĝis el antaŭaj lingvoj. Mario Pei

La capacità linguistica è una tendenza istintiva ad acquisire un'arte.
La lingva kapablo estas instinkta inklino akiri arton. Charles Darwin

Di tutte le parole che esistono, in ogni lingua solo una piccola minoranza si può considerare come una radice pura, originale e inalterata.
Inter ĉiuj ekzistantaj vortoj, en ĉiu lingvo nur eta malplejmulto el ili oni povas taksi kiel pura radiko, originala kaj senŝanĝa. Mario Pei

La grande maggioranza delle parole è costituita da termini "coniati", cioè in vari modi creati, combinati e ricombinati per esprimere nuovi significati.
La granda plimulto de la vortoj *konsistas el terminoj "forĝataj", t.e. diversmaniere kreitaj, kombinitaj kaj rekombinitaj por esprimi novajn signifojn.*
Mario Pei

Un'educazione reale è impossibile per mezzo di una lingua straniera; soltanto una lingua locale può stimolare l'originalità di pensiero nel maggior numero di persone.
Vera edukado estas ne ebla per fremda lingvo; nur loka lingvo povas stimuli pensan originalecon en plej multaj homoj. Mohandas Karamchand Gandhi

La "zecca" della lingua è più di una zecca, è una grande fabbrica dove ogni tipo di attività produttiva viene svolta e prosegue incessantemente.
La "monfarejo" de la lingvo estas pli ol monfarejo, ĝi estas granda fabriko, kie ĉiu tipo de produkta agado estas plenumata kaj daŭrigata senĉese. Mario Pei

Può succedere che il rapporto fra due uomini si guasti perché i due danno un significato diverso a una stessa frase scherzosa.
Povas okazi, ke rilato inter du homoj rompiĝas ĉar la du donas malsamas si-

GIOCO DI PAROLE = *VORTLUDO* - 35

Chiave - *Sloŝilo (9, 8, 6): Lingva interligiga eco.*

L	A	I	K	E	O	S	I	T	R	E	S	A	F
S	A	R	A	T	S	O	R	O	T	K	A	E	R
P	E	I	E	N	O	G	I	L	U	N	N	R	I
O	B	L	A	T	O	A	N	U	A	T	S	O	P
N	M	E	I	J	P	P	O	S	S	O	K	L	O
O	T	O	A	R	O	E	O	N	A	A	R	U	N
F	O	S	A	D	O	N	R	I	I	A	I	N	O
O	U	M	O	I	O	A	A	G	B	L	T	O	I
R	N	R	I	Z	Ŝ	D	A	I	A	A	A	K	I
K	E	L	N	E	R	O	J	N	L	M	N	R	O
I	G	I	T	L	A	G	A	E	Ĉ	I	E	T	P
M	E	D	I	O	N	I	R	O	T	O	S	N	S
H	O	M	M	I	K	E	L	O	O	E	T	A	O
P	A	P	A	G	O	J	Ĵ	A	Ŭ	D	O	N	P

Cerca e riquadra con la matita ogni parola nella lista, in orizzontale, verticale, diagonale, in tutte le direzioni. Alcune lettere sono comuni a più parole. Quelle restanti, lette in ordine, formano la chiave definita.

Serĉu kaj ĉirkaŭlimigu per krajono ĉiujn vortojn enlistigitajn horizontale, vertikale, diagonale, al ĉiuj direktoj. Iuj literoj estas komunaj en kelkaj vortoj. La restintaj, legataj laŭorde, formas la difinitan ŝlosilon.

ALIA, ALTIGI, ANASO, ANĈO, ASERTI, DIZELO, ELIRI, FOSADON, FRIPONO, GENUO, GINEO, INSULO, INTIMA, ĴAŬDO, KELNEROJN, KIAL, LIANO, LIRO, LUNO, MEDION, MIKELO, MIKROFONO, NESTO, NITO, NULIGON, NURA, OBLATO, ODORE, OMLETO, PAPAGO, PASI, PENADO, PERGAMENO, POSTA, PRALINO, RABI, REAKTORO, RUSAJ, SANSKRITA, SOKLO, STARAS, ŜRANKO, TALERE, ŬESTO, ZONO

Soluzione dell'ultimo numero, 34° gioco - *Solvo de la lasta numero, 34-a, vortludo*:
DOKTORO ZAMENHOF

Kolofono

ITALA FERVOJISTO
IL FERROVIERE ITALIANO

***Informa Bulteno** de la Itala Fervojista Esperanto Asocio (IFEA), landa asocio de IFEF (Internacia Fervojista Esperanto-Federacio). Dulingva redakto (itale-esperante).*

Bollettino di informazione della Associazione Italiana Ferrovieri Esperantisti (IFEA), membro della Federazione Internazionale Ferrovieri Esperantisti (IFEF). Redazione bilingue (italiano e Esperanto).

Adresoj/Redaktejo:

- ***Romano Bolognesi***:

✉ Via Misa 4, IT-40139 Bologna
✆ ++39 051 547247.
💻 <bolognesiromano@alice.it>

- ***Vito Tornillo***:

✉ Via Salvo D'Acquisto 9/5, IT-40050 Monte S. Pietro BO,
💻 <vitorni@virgilio.it>.

Lingva kontrolado: Gianfranco Tomba Lanfranco Bonora
Senpage al la membroj / Gratis ai membri
Memprintita / Stampato in proprio
Kvarmonata - neregula / Quadrimestrale - non regolare.

I.F.E.A.: H.Prezidanto/Redaktoro/Tradukoj (sen alia indiko): Romano Bolognesi - Sekretario: Vito Tornillo - Kasisto: Gianfranco Tomba - Kunredaktoro/Komitatano/Fakkomisionano: Vito Tornillo - Aliaj estraranoj: Renzo Mantovan, Agostino Mantovani - Revizoroj: Renzo Battistella, Lanfranco Bonora, Serio Boschin - Arbitraciantoj: Gino Corso, Emanuele Franchi, Elisa Gualandi.

I.F.E.A.-BankKonto ĉe: Vito Tonillo c/o CARISBO Zola Predosa (BO)
IBAN IT55 P063 8537 1301 0000 0004 536
uea-konto: robo-r
Apermonatoj: apr., aŭg., dec. (laŭeble)
Redaktofinoj: 20/03, 20/07, 20/11.
www.dlfbo/esperanto.it - www.ifef.net

Leggere l'Esperanto

L'Esperanto è una lingua molto precisa, armoniosa e chiara, con un sistema fonetico semplice ed esatto.

Ecco qui ***tutte*** le poche regole al riguardo.

☆ Le vocali sono cinque: **a e i o u**

☆ In tutto l' **a l f a b e t o** è formato da 28 lettere:

a, b, c, ĉ, d, e, f, g, ĝ, h, ĥ, i, j, ĵ, k, l, m, n, o, p, r, s, ŝ, t, u, ŭ, v, z

☆ **L'Esperanto si pronuncia come si scrive** e **si scrive come si pronuncia** (sempre, in ogni situazione).

☆ **Ogni lettera ha un suono, ad ogni suono corrisponde una lettera** (un singolo suono per ogni segno grafico).

☆ **Le lettere si pronunciano come in italiano** (quasi tutte, tranne le poche degli esempi, facili e conosciute).

☆ **L'accento tonico cade sulla penultima vocale** (sempre, negli esempi è quella sottolineata).

c	**sorda, come la *z* di *palazzo* (palaco)**
ĉ	**palatale, come la *c* di *felice* (feliĉa)**
g	**gutturale, come *gh* di *ghisa* (giso) o *g* di *gas* (gaso)**
ĝ	**palatale, come la *g* di *villaggio* (vilaĝo)**
h	**aspirata leggera (herbo); (pronunciarla sempre!)**
ĥ	**aspirata forte (ĥolero), come *ch* nel tedesco (*bach*)**
ĵ	**sibilante, come *sg* di *disgelo*; meglio la *j* francese (*jour*)**
k	**gutturale, come *ch* di *chilo* (kilo) o *c* di *cassa* (kaso)**
s	**sorda, come la *s* di *sale* (salo)**
ŝ	**sibilante, come il gruppo *sc* di *sceriffo* (ŝerifo)**
z	**sonora, come la *s* di *musica* (muziko)**
j - ŭ	**sono considerate consonanti e suonano come *i* e *u* brevi nelle parole italiane *gaio* (gaja) e *feudo* (feŭdo)**

Ni semas kaj semas, konstante



La reloj kunligas la landojn, Esperanto la popolojn.
Le rotaie collegano i territori, l'Esperanto i popoli.